MOTOCICLISMO NÚMERO 2.651 AGOSTO 2024 // ALPEN MASTER (1ª PARTE) // COMPARATIVA DEPORTIVAS MEDIAS // BMW R 1300 GS SPORTLIFE

SUPERPRUEBA BMW R 1300 GS // **SCOOTERS** COMPACTOS 125 // **TRIUMPH** ROCKET 3R

MOTOCICLISMO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

COMPARATIVA DEPORTIVAS MEDIAS

APRILIA RS 660 EXTREMA / DUCATI SUPERSPORT 950 S / SUZUKI GSX-8R / TRIUMPH DAYTONA 660

LA CLASE MEDIA RESURGE

COMPARATIVA TRAIL A2

CFMOTO 450 MT / KTM 390 ADVENTURE / ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 / VOGE 300 RALLY

ALPEN MASTER 2024 (1ª PARTE)

16 MOTOS FRENTE A FRENTE

2.651
AGOSTO 2024
5€
8 414520 000020 02651

lanzarotecaliente.com

Wunderlich®

CARGAR EL EQUIPAJE ES FÁCIL
CON LOS SISTEMAS DE MALETAS WUNDERLICH
WWW.WUNDERLICH.DE/ES
WWW.WUNDERLICH-ADVENTURE.DE/ES

TAMBIÉN DISPONIBLE EN NEGRO

WUNDERLICH X-CASE

PARA BMW R 1300 GS, ASÍ COMO PARA MUCHAS OTRAS MOTOCICLETAS

¡Novedad: juego de maletas X-CASE X36 y topcase X48!

Lo habitual en Wunderlich: acabados impecables que destilan calidad, diseño integrado con acabados en negro o aluminio, cerradura codificable opcional. Gran capacidad (volumen interno de 36 litros para cada maleta y de 48 en el caso del baúl), a prueba de polvo y el agua, tan funcionales como resistentes. Fácil manejo con mecanismos duraderos y con un desmontaje y montaje muy sencillos. Ligeras y robustas, las maletas perfectas para viajes dentro y fuera del asfalto.

CONJUNTOS DE MALETAS WUNDERLICH
HECHOS PARA DURAR.

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Category: Accessoires/Customisation

MOTOREX Oil of Switzerland

WWW.WUNDERLICH.ES

EDITORIAL

20 AÑOS DE HISTORIA

Ha llegado el verano, y con él nos hemos vuelto a reunir en los Alpes para realizar nuestra prueba multitudinaria de cada temporada, el Alpen Master, que en esta edición cumplía su vigésimo aniversario. Han pasado dos décadas desde aquella primera prueba que realizamos recorriendo un bucle con el Paso Stelvio como punto central, una vuelta al circuito con cada una de las 16 motos elegidas, y en una de ellas un sufrido pasajero. Curiosamente la ganadora de aquel año inaugural fue la Suzuki V-Strom 650, cuya sucesora volvió a conseguir la victoria la pasada campaña. En estas dos décadas hay cosas que han cambiado enormemente y otras que lo han hecho en menor medida. Este Alpen Master 2024 ha vuelto a su ubicación original, pero las carreteras han cambiado, el Stelvio más o menos sigue igual, pero su vecino, el paso Umbrail, que a principios de siglo era en algunos tramos un camino de cabras, ahora es en casi todo su recorrido una verdadera alfombra.

De aquel 2005 a este 2024, en uno de los terrenos que más ha cambiado el mundo, sin duda es la comunicación. A principios de siglo ya teníamos Internet, pero las redes estaban muy lejos de tener la actual eficacia, no existían los teléfonos inteligentes, ni las redes sociales, y las páginas web no solían ser personales sino estar en manos de empresas. La velocidad de la comunicación era sólo una fracción de la actual, y era inimaginable realizar vídeos sin un material profesional de coste muy elevado. Si en aquellos momentos la comunicación estaba en manos de grandes empresas de manera casi absoluta, hoy en día está en buena parte a cargo de particulares que la difunden en las redes sociales o en sus propias plataformas de Internet. Por una parte, hay mucha más información y más fuentes a las que acudir, por otra la falta de control ha provocado que se puedan difundir todo tipo de noticias eludiendo cualquier responsabilidad.

En estas dos décadas el mundo de la moto también ha cambiado en algunos aspectos, en otros no tanto. Si echamos un vistazo al catálogo de ese año, veremos que incluso hay alguna moto como la Suzuki V-Strom que siguen a la venta. Analizando las motos de 2024 podemos ver que obviamente han evolucionado, sus motores son sobre todo menos contaminantes debido a la aplicación de las diferentes normas, y sus componentes han mejorado, aunque

LA COMUNICACIÓN ES UNA DE LAS COSAS QUE MÁS HA CAMBIADO EN ESTOS 20 AÑOS

la mayoría manteniendo una mecánica parecida. Ha sido la implementación electrónica lo que más diferencia una moto de aquella época de una actual. Primero fue el ABS, luego llegaron los controles de tracción, la asistencia de amplió a las reducciones, los wheelies y todo lo que se podía controlar con los aceleradores electrónicos. Ahora le ha llegado el turno a la transmisión. El DCT de Honda ha evolucionado en paralelo a los asistentes de cambio manuales, esta temporada ha eclosionado de golpe los sistemas que automatizan los cambios tradicionales, tomando el mando de las operaciones con motores que sustituyen nuestras manos y pies. Otro área en la que hay claras diferencias es el origen de nuestras motos. Ahora una buena parte de ellas está fabricada en Oriente, pero no en Japón, sino en el abanico de países que van de India a Vietnam, con China como gran protagonista. Las marcas europeas y americanas han encontrado una forma de reducir costes y las oriundas han saltado de sus mercados locales a los internacionales. En este 2024 ya tenemos modelos con motores de tres y cuatro cilindros y en algunos segmentos más allá de los de menor cilindrada, las motos chinas se han convertido en líderes.

Y, desde luego, algo en lo que también nos encontramos en una nueva era, aunque en esta ocasión se trate de un cambio más reciente y rápido, es en quien tiene el dominio de las competiciones. Pocos podrían haber apostado porque en el Mundial de MotoGP, que en 2005 se encontrada en sus inicios, las protagonistas fueran las firmas europeas, que Ducati traspasase su dominio de Superbike a MotoGP, que KTM fuese una de las firmas líderes y que tanto Honda como Yamaha se encontrasen en un callejón del que no parecían poder salir. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos: Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala y Marcos Abelenda.
Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre, Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y Carlo Pernat. **Fotografía:** Alejandro Cubino, Félix Macías y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ramón Cánovas.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director)
eventos_motor@slib.es

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es **Teléfono:** 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG
MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI) y de la Sección española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 5 euros, IVA incluido. Canarias: 5,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 5 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

www.motociclismo.es
motociclismo.es
@motociclismo_es
motociclismo@slib.es
motociclismo_es

SUMARIO

Nº 2.651 // Agosto 2024

3 **EDITORIAL**
20 años de historia

6 **BROCHE FINAL**
La última Panigale V2

8 **MOTOFLASH**
Actualidad de la moto

14 **BMW R 1300 GS ADVENTURE**
La gran esperada

16 **MOTO MORINI CALIBRO**
Esencia custom

22 **ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450**
Emboscada india

26 **SYM MAXSYM GT400**
Gran turismo

30 **DUCATI PANIGALE V4 S**
Mejorando lo inmejorable

34 **NUEVA ERA**
Superprueba BMW R 1300 GS

44 **REJUVENECIDAS**
Comparativa supersport

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

54 **MARCHA ATRÁS**
Comparativa deportivas medias

68 **AVENTURA PARA TODOS**
Cuatro trail medias frente a frente

82 **ALPEN MASTER 2024 (1ª PARTE)**
La madre de todas las pruebas

106 **SIN COMPLICACIONES**
Los nuevos cambios automáticos

110 **DOS EN UNO**
Informe monos divisibles

116 **LIBROS**
Novedades editoriales

118 **EQUIPAMIENTO**
Todo lo que necesitas

120 **CLASSIC CLUB**
Honda GL-1000 Gold Wing

124 **MOTOFLASH OFF ROAD**
Noticias de la moto de campo

126 **EQUIPAMIENTO OFF ROAD**
Equipamiento y accesorios

128 **NIVEL PRO**
Gama Beta RR X-Pro 2025

130 **DOBLE O NADA**
Honda CRF 450/250 R 2025

134 **SORPASSO**
MotoGP ante el paso del ecuador

142 **DORNA TIENE QUE INTERVENIR**
La columna de Carlo Pernat

144 **BOX EN BOX**
La actualidad del paddock

146 **LAS CARRERAS IMPULSAN LA INNOVACIÓN**
La columna de Kevin Cameron

148 **HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA**
Capítulo 103

154 **CABO NORTE, AL FIN**
Viaje a Escandinavia en abril

162 **BODAS DE BRILLANTES**
La columna de Mariano Urdín

MOTOS EN ESTE NÚMERO

54 APRILIA RS 660 EXTREMA
128 BETA RR X-PRO
82 BMW F 900 GS
34 BMW R 1300 GS
14 BMW R 1300 GS ADVENTURE
82 BMW S 1000 XR
68 CFMOTO 450 M
82 CFMOTO 450 NK
82 DUCATI DESERTX RALLY
82 DUCATI HYPERMOTARD 698 RVE
6 DUCATI PANIGALE V2 FINAL EDITION
30 DUCATI PANIGALE V4 S
54 DUCATI SUPERSPORT 950 S
82 GASGAS SM700
44 HONDA CBR 600RR
82 HONDA CBR 650R
130 HONDA CRF 450/250 R
82 HONDA CRF 1100 AT AS
120 HONDA GL-1000 GOLD WING
82 HUSQVARNA SVARTPILEN 401
44 KAWASAKI NINJA ZX-6R
82 KAWASAKI Z500
68 KTM 390 ADVENTURE
82 KTM 990 DUKE
16 MOTO MORINI CALIBRO
22 ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450
68 ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450
54 SUZUKI GSX-8R
82 SUZUKI GSX-1000GX
26 SYM MAXSYM GT400
54 TRIUMPH DAYTONA 660
82 TRIUMPH SCRAMBLER 400
68 VOGE 300 RALLY
82 YAMAHA MT-09

Broche final

DUCATI PANIGALE V2 SUPERQUADRO FINAL EDITION

En el año 1974 se pusieron a la venta las primeras unidades de las Ducati 750 SS, una réplica de la moto con la que Paul Smart había ganado las 200 millas de Imola de 1972, y que se convirtió, no sólo en una referencia mundial entre las motos más deportivas, sino también el germen de toda la producción de los modelos más deportivos de Ducati, diferenciando a la marca y logrando convertirla en lo actualmente es. Después de medio siglo de historia, de manera paulatina, los motores V2 han ido siendo sustituidos en los modelos más deportivos de Ducati por los nuevos V4 que nacieron en 2018 derivados de los motores empleados en el Mundial de MotoGP, para ser utilizados en motos menos exigentes que requerían menores cifras de potencia, aunque aun siendo la referencia en la categoría Supersport con su Panigale 959.

Ducati ha decidido jubilar sus motores V2 de mayor rendimiento con el lanzamiento de la versión final de este modelo, la nueva Ducati Panigale V2 Superquadro Final Edition, una serie limitada y numerada de 555 unidades que estará disponible en octubre de 2024, acompañada de un certificado de autenticidad y una funda para la moto. La moto, sobre la base de la Panigale V2 955 que ofrece 155 CV a 10.750 rpm y un par motor de 104 Nm a 9.000 rpm, se distingue por una decoración especial realizada por el estudio Drudi Performance en colaboración con el Centro Stile Ducati. y también por una serie de componentes especiales ya que los guardabarros delantero y trasero, el extremo del silenciador, el protector de la cadena, el de la tapa del embrague, basculante y amortiguador son de fibra de carbono, los estribos ajustables de aluminio son Rizoma, la batería es de litio, la llave de contacto es exclusiva y emplea una animación personalizada del cuadro de instrumentos al encenderla. Para usarla en circuito hay un kit que permite eliminar matrícula y retrovisores, un tapón del depósito de competición de aluminio mecanizado, módulo GPS para la toma de datos. Su placa de dirección de aluminio mecanizado incluye su número de serie y cada moto dispone de un certificado de autenticidad y una funda de moto personalizada. **M**

La Panigale V2 Superquadro Final Edition tiene detalles únicos, como una decoración a cuatro manos entre Drudi Performance y Centro Stile Ducati, profusión de elementos en fibra de carbono, y la placa de la dirección en aluminio mecanizado.

CON LA PANIGALE V2 FINAL EDITION DUCATI CIERRA MEDIO SIGLO DE HISTORIA EN SUS MOTOS DEPORTIVAS

CFMoto 675SR-R

Tras presentar su motor de tres cilindros en el pasado Salón de Milán, CFMoto ha presentado en el CFMoto Day en el circuito de Zhuzhou, una deportiva bautizada como 657SR, dotada de carenado con una orientación plenamente deportiva. El motor de tres cilindros en línea y el cigüeñal calado a 120 grados cubica 674 cc, con un diámetro de los cilindros de 72 mm y una carrera de unos 55 mm, algo más que un motor similar como los de Triumph o MV Agusta de la misma capacidad. La potencia es de más de 100 CV y el par de más de 100 Nm. Si se quiere igualar a los de sus rivales directas tendrá que ofrecer alrededor de 120 CV.

La CFMoto 675SR-R está inspirada en su bicilíndrica de 450 cc, con la que comparte en el motor algunas líneas de su diseño como las tapas del motor. Tanto el chasis como el basculante están realizados en aluminio. El primero es una doble viga que sortea el motor por la parte superior, anclando el motor por cuatro puntos, y el segundo un elemento de doble brazo, ambos realizados por fundición.

El equipamiento de la moto está a la última como una dotación electrónica que incluye modos y ayudas, asistente de cambio y ABS de funcionamiento en curva. Las suspensiones son KYB como es habitual en la firma y los frenos J.Juan, con pinzas de cuatro pistones de anclaje radial.

VESPA PRIMAVERA BATIK

Esta edición especial une dos iconos de las culturas italiana e indonesia. Y es que la Vespa primavera se viste con los patrones del Batik, un tejido tradicional del país oceánico que tiene su origen en la isla de Java, cuya técnica se remonta al siglo XII. Una técnica de decoración a mano que utiliza cera de abeja y que están reconocidos como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO. Esta nueva Vespa primavera utiliza como base el color Verde Batik con diferentes patrones que decoran parte del scooter, evocando las olas que rompen en las playas tropicales. El sillín es de color marrón claro con costuras en tonos verdes y se comercializa un baúl a juego personalizable con adhesivos Batik. El precio de esta edición tan singular es de 5.399 euros.

Serie Oro

MV Agusta ha lanzado las 500 unidades numeradas de su Superveloce 1000 Serie Oro con un precio estratosférico de casi 80.000 €, y que ya han sido adquiridas por los coleccionistas habituales de la firma italiana. Una moto que marcará el camino para el lanzamiento de la Superveloce 1000 en su versión estándar, una política que la marca ya ha aplicado en otras ocasiones, con la F4 750. Se trata de una superbike de lujo, con un motor de cuatro cilindros en línea que desarrolla 208 CV, con todo tipo de ayudas electrónicas, conectividad vía GPS y alarma por satélite. La carrocería emplea fibra de carbono y cuenta con la presencia de alas aerodinámicas en su carenado. Como en cada Edición Limitada de MV Agusta, los clientes reciben un kit con un certificado de autenticidad y una funda para protegerla. Se ofrece en colores Ago Silver, Pearl Shock Red y Gold Ciclistica.

HONDA MSX125 GROM

Honda ha renovado una de sus minibikes disponibles en su catálogo (las otras dos son la Dax retro y Monkey). La nueva Grom 2025 llegará a Europa con nuevo diseño que busca un mayor confort para la zona de las rodillas, un depósito de combustible más agresivo, con nuevos paneles laterales rediseñados y una nueva quilla más deportiva. Este desenfadado modelo mantiene sus señas de identidad, un tamaño compacto (ruedas de 12 pulgadas en combinación con una horquilla invertida) y look atractivo; y también mecánicas, con un motor de 125 cc, SOHC, 2 válvulas y refrigeración por aire, caja de cambios de 5 velocidades y promete un consumo ridículo (declara 1,52 l a los 100 km). Estará disponible en el mes de octubre por un precio de 4.120 euros y en tres colores: Azul Candy, Blanco Perlado y Negro Mate Metalizado.

TECNOLOGÍA DE PRECISIÓN

La Speed Triple 1200 RR Breitling Limited Edition es la última colaboración entre Triumph y el fabricante suizo de relojes de lujo. Una pieza de coleccionista de solo 270 unidades que luce acabados premium pintados a mano en dorado, asientos de cuero negro, silenciador Akrapovič y diferentes piezas en fibra de carbono. La imagen de Breitling está presente en detalles como la pantalla de bienvenida del panel de instrumentos, el logotipo grabado a láser en el embellecedor del eje de la rueda trasera y la insignia dorada de Breitling en el depósito. Esta Triumph de lujo ya está por 26.995 € con 4 años de garantía de fábrica de serie.

ITALJET DRAGSTER 700 TWIN

La marca italiana siempre se ha caracterizado por hacer modelos diferentes, que se salgan de lo común, algo que queda de sobra demostrado con su última novedad. Con los datos que adelanta el fabricante, el Italjet Dragster 700 Twin será el scooter más potente del mercado. En su interior (sin dejar nada a la imaginación) aloja un motor bicilíndrico refrigerado por agua, con un doble árbol de levas y 8 válvulas que alcanza los 68 CV a 8.500 rpm y un par máximo de 70 Nm. Cifras que hablan por sí solas, pero que se completan con una caja de cambios manual de 6 velocidades. Este modelo se empezará comercializando con esta espectacular versión limitada 'Factory' que incluye sistema de amortiguación Öhlins, escape Akrapovič y tapa de embrague DucaBike y a un precio de 14.900 euros en su variante inicial, mientras que la versión estándar se comercializará posteriormente a un precio de 12.900 euros.

Cambio de ciclo

El todavía presidente de la Real Federación Motociclista Española (RFME), Manuel Casado dejará su puesto tras siete años al frente ya que no se presentará a la reelección. El pasado 15 de junio se inició el proceso para la elección de un nuevo presidente en la RFME y Manuel Casado pasó a presidir la Comisión Gestora. Durante su mandato, el motociclismo español ha mantenido su nivel excelencia en términos deportivos, con un buen puñado de campeonatos internacionales y se celebraron los fastos del centenario de la federación (1923-2023). Casado hacía balance de su presidencia: "A nivel deportivo se han mejorado las organizaciones, se han potenciado equipos nacionales junior así como la Comision Femenina. Además, se han aumentado las relaciones internacionales con la FIM, mejorado la vinculación y el trato con el CSD y, sobre todo, potenciado la imagen y presencia de la federación a nivel social. Seguimos teniendo puntos débiles como el aumentar la participación femenina en nuestras competiciones y organizaciones o mejorar el acceso de nuestros deportistas al medio natural, y espero que con la nueva gestión en nuestra RFME se dinamicen estos campos más necesitados".

MÁS DE 100.000

Corren tiempos de bonanza para el sector de las dos ruedas que cerró el primer semestre del año con un total de 105.912 unidades, lo que supone un crecimiento del 4,4 % con respecto al mismo período del pasado año. Por tipo de uso, la moto de carretera presentó un incremento del 11 % (46.272 unidades), la moto de campo creció en un 1 % (3.901 unidades.) y el scooter se mantuvo estable con una ligera caída del 0,1 % (55.656 unidades). El único lunar lo representan los ciclomotores, en caída libre con 5.741 unidades acumuladas de enero a junio, lo que supone un 19 %, menos de matriculaciones. Unas cifras que reivindicó el secretario general de Anesdor, José María Riaño: "El número de motos en nuestro parque va creciendo mes a mes, por lo que es importante que las Administraciones Públicas se acuerden de la moto al regular y le den un papel singular, que ni es el de la bicicleta ni el del coche. Más de 6 millones de motos censadas en el parque español de vehículos merecen una atención especial, por ejemplo en los Planes de Movilidad Urbana o en las Zonas de Bajas Emisiones que se están desplegando en diferentes municipios".

DOSMARES PORTUGAL Y ESPAÑA 2024

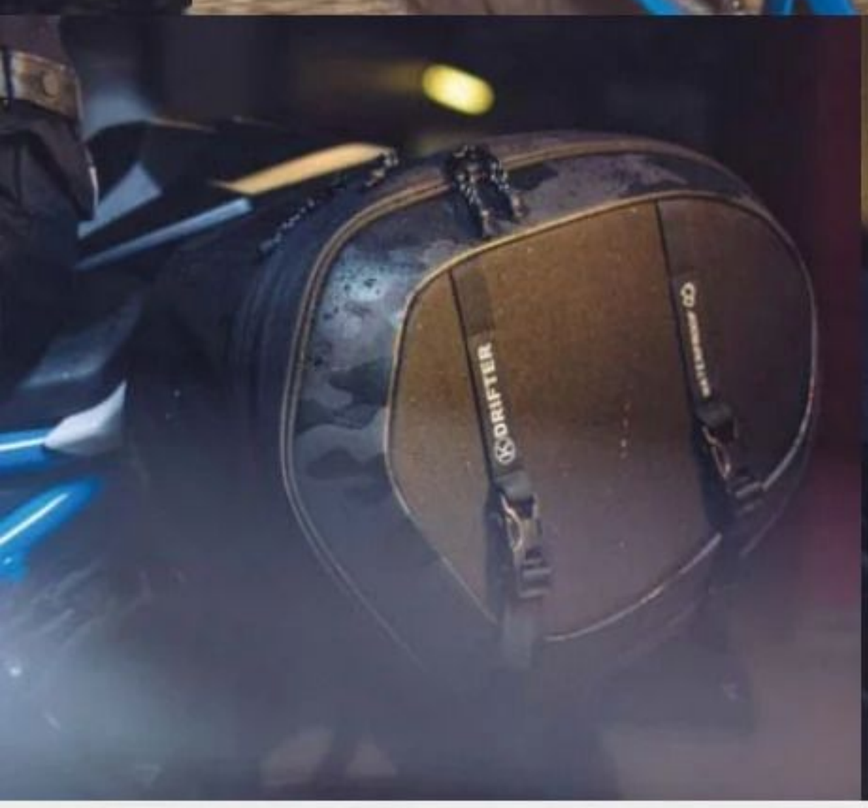
Ya están abiertas las inscripciones del popular rally DosMares Portugal y España 2024 que organiza Ducati y que unirá los dos países ibéricos por el sur de la península en tres etapas de una media de 400 km y que se realizan con roadbook. El punto de partida será la localidad de Beja, en el interior la región del Alentejo, desde donde parte la primera etapa con destino Portimao, a orillas del Océano Atlántico. La segunda etapa tendrá inicio y final de trayecto en la localidad portuaria, haciendo un bucle por toda la línea de costa portuguesa. Y desde ahí, en la tercera etapa, se pondrá rumbo a Sevilla donde se dará por finalizada esta edición del DosMares Portugal y España.

KAPPA
SINCE 1956
kappamoto.com

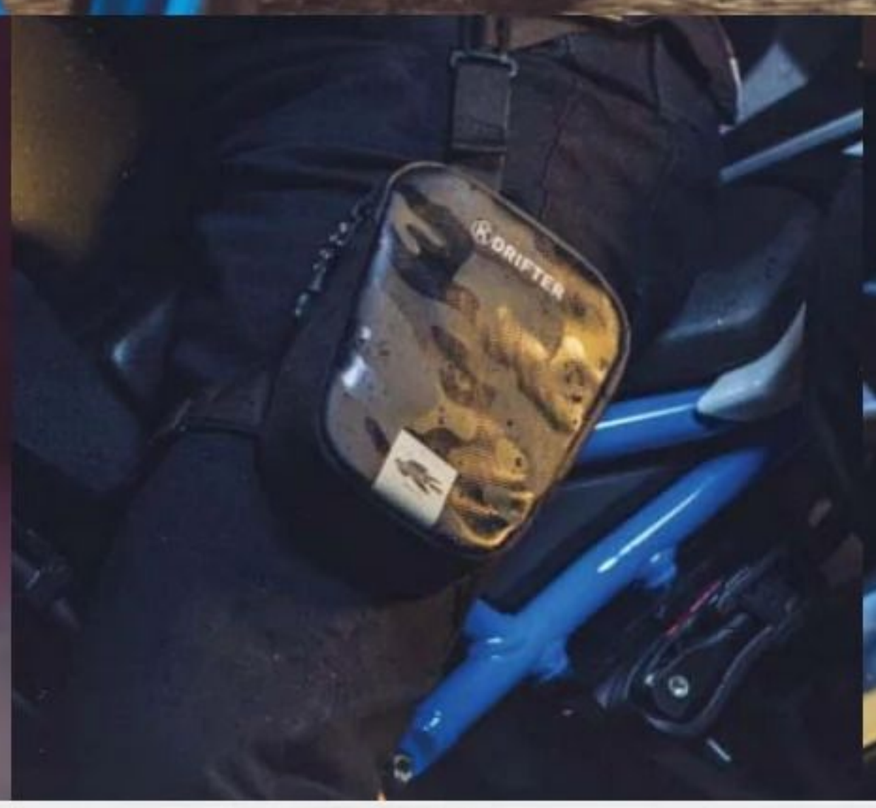
K-LAB
I prodotti KAPPAMOTO sono testati ed approvati da K•LAB, scopri di più su kappamoto.com/k-lab

UN NUEVO CAMINO → REPLANTEAR LA MANERA EN LA QUE DISEÑAMOS. UN PRODUCTO EXCELENTE ES EL RESULTADO DE UN DISEÑO EXCELENTE.

PRO



DR05
→ **SADDLE BAGS**



DR03
→ **LEG BAG**

DR01
→ **TANK BAG**

Italian Design since 1956
kappamoto.com

8 horas Suzuka

El Team HRC with Japan Post ha logrado la victoria en unas 8 horas de Suzuka 2024 no exentas de polémica, ya que recibieron justamente la sanción que les permitía mantener el triunfo por unos pocos segundos ante el YART Yamaha, con el Yoshimura SERT Motul del español Albert Arenas completando el podio ante el Ducati Kagayama.
El trío formado por los japoneses Takumi Takahashi -que bate el récord histórico de cinco victorias de Tohru Ukawa- y Teppei Nagoe y el francés Johann Zarco ha conseguido la victoria número 30 para Honda en su prueba.
El YART acarició un triunfo histórico con el italiano Niccolò Canepa, el alemán Marvin Fritz y el checo Karel Hanika; mientras que el Yoshimura SERT Motul logró el tercer puesto con el británico Dan Linfoot y el japonés Cocoro Atsumi acompañado al español Albert Arenas. En Superstock, se impuso el Tone RT Syncedge 4413 BMW del estonio Hannes Soomer y los nipones Tomoya Hoshino y Ainosuke Yoshida.
El podio parecía definido, ya que la ventaja de HRC sobre YART se había ido a más de 50 segundos. No obstante, en su última parada, un mecánico de HRC había estado trabajando en la moto durante el repostaje, por lo que se esperaba una sanción.
Restaban apenas cinco minutos cuando se comunicaba la penalización de 40 segundos para HRC, que tenía 51 de renta sobre YART, en cuyo box las caras mostraban la decepción y el enfado de lo que consideraban una especie de sanción a la carta. Karel Hanika apretaba los dientes y recortaba algo más, pero Takumi Takahashi cruzaba la meta con 47 segundos de ventaja.

YAMAHA MT-09-AMT, NAKED AUTOMÁTICA

Yamaha MT-09 AMT 2025 es el primer modelo de la firma que incorpora su nuevo sistema AMT [Automated Manual Transmission] de transmisión automática. El AMT no cambia la arquitectura tradicional de la transmisión, pero tanto el embrague como el cambio de marchas se accionan mediante un motor eléctrico. Es posible seguir realizando los cambios de manera manual, pero la Yamaha MT-09 AMT carece tanto de maneta de embrague como de palanca de cambio. El sistema se ha diseñado enfocado en una conducción deportiva, y permite cambios más rápidos. Se actúa sobre un mando de tipo balancín situado en la piña izquierda, empleando tanto el pulgar como el índice para subir de marcha, y bajarla, o hacerlo con un solo dedo, tirando y empujando la maneta. La nueva MT-09 Y-AMT y su versión de 35 kW estarán disponibles en septiembre de 2024 con un precio de 11.799 € para la versión de 119 CV y 11.499 € para la versión 35 kW.

IMPALADA 2024

Llegados de todos los rincones de nuestra geografía e incluso desde el país vecino, varios centenares de usuarios y propietarios de la mítica Montesa Impala se reunieron con motivo de la tradicional Impalada, que celebró su 35ª edición con la habitual ruta de unos 200 km y que este año tuvo como punto de partida y llegada la no menos mítica montaña de Montserrat. Este año la reunión estuvo dedicada al protagonismo que tuvo la Impala en los populares rallys de asfalto que proliferaron en nuestra geografía durante las décadas de los '70 y '80, contando con la presencia de una unidad muy especial, la Impala Rally 175 pilotada por Xavier Permanyer en 1962. El MC Impala, impecable organizador del evento, quiso también entregar unas menciones especiales a la familia Permanyer, fundadora de la marca y también a los asistentes llegados desde más lejos demostrando un año más que la Impala está más viva que nunca.

SUPERPRUEBAS
MOTOCICLISMO
ESPECIAL
APRILIA TUAREG 660 // BMW M 1000 R // DUCATI DESERTX
DUCATI STREETFIGHTER V4 S // HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S // HONDA CB750 HORNET
HONDA XL750 TRANSALP // KAWASAKI Z650 RS
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S // SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-STROM 800DE // TRIUMPH TIGER 900 GT PRO
YAMAHA MT-10 // ZERO DSR/X
5,95 €
YA EN TU KIOSCO
www.sportlifeiberica.es

NOVEDAD

BMW R 1300 GS ADVENTURE

LA BMW R 1300 GS ADVENTURE NACE TRAS LOS PASOS DE SU HERMANA LA R 1300 GS, UNA MOTO QUE HA REVOLUCIONADO EL CONCEPTO QUE TRADICIONALMENTE TENÍAMOS DE ESTA FAMILIA CON UNA MECÁNICA TOTALMENTE RENOVADA Y UN COMPORTAMIENTO DINÁMICO MUCHO MÁS DEPORTIVO Y EFECTIVO.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **BMW.**

La familia de las grandes BMW GS se ha creado una merecida fama como motos para explorar cualquier confín del mundo, como la moto de aventura y turismo por excelencia. Ahora, tras el lanzamiento de la BMW R 1300 GS, la firma alemana hace lo propio con su hermana más aventurera, creando un modelo, que respecto a la versión anterior comparte la misma base, lo que quiere decir que se convierte en un modelo nuevo tanto en su motor como en su parte ciclo, y dotada además con un mayor equipamiento. No hay diferencias en el motor, el nuevo boxer de 1.300 cc, mucho más compacto que el precedente, con el cambio colocado bajo el motor y más corto, en el que también ha sido modificado el accionamiento del sistema de distribución y dispone de un sistema de transmisión Paralever completamente nuevo. Ofrece 107 kW (145 CV) a 7.750 rpm y un par máximo de 149 Nm a 6.500 rpm, lo que lo convierten en el boxer más potente que BMW ha fabricado. Además, está equipado con el sistema de distribución ShiftCam que cambia la leva que acciona la válvula dependiendo del régimen, para lograr un motor con una respuesta enérgica en medios sin restar potencia máxima y manteniendo consumo y emisiones en niveles reducidos.

CHASIS MIXTO

La estructura del chasis es bien diferente de la multitubular que equipaban las anteriores boxer de BMW. El entramado de acero ha sido sustituido por dos estructuras diferentes, una parte delantera realizada en chapa de acero que es mucho más compacta y rígida y que se encarga de sujetar el sistema de suspensión delantero Telelever, y una parte posterior construida con tubos de aluminio y piezas forjadas de este mismo material que se adaptan a la forma de la carrocería y son significativamente más ligeras.

Manteniendo el sistema de suspensión delantera EVO Telelever se ha modificado el anclaje de las barras de la suspensión, que ahora están unidas de manera rígida a la placa superior de la dirección, y estas al chasis, pero con un elemento flexible formado por una placa deformable, colocada antes del manillar, que permite que no oscile con el movimiento de la suspensión y la guía de la rueda trasera. El amortiguador dispone de un nuevo sistema de regulación electrónica (DSA) que es equipamiento de serie y que permite regular los sistemas hidráulicos, la precarga del muelle y que también compensa la carga. El recorrido de las suspensiones ha aumentado ligeramente respecto a la versión estándar con 200 mm en el tren delantero y 210 mm en el trasero, 10 mm más en cada caso. Como sistemas opcionales la BMW R 1300 Adventure cuenta con un control adaptativo de la altura y un control de la altura de la moto que permite que su altura disminuya en 30 mm cuando está parada y a baja velocidad. Para los conductores de menor altura se ha habilitado un sistema opcional que permite una mayor facilidad de conducción con una altura estándar 20 mm menor. El modelo estándar tiene una altura de asiento de 870 o 890 mm, que son 20 mm más que los de la R 1300 GS. También incluye opcionalmente el control de crucero activo (ACC) con función de frenado, aviso de colisión frontal (FCW),

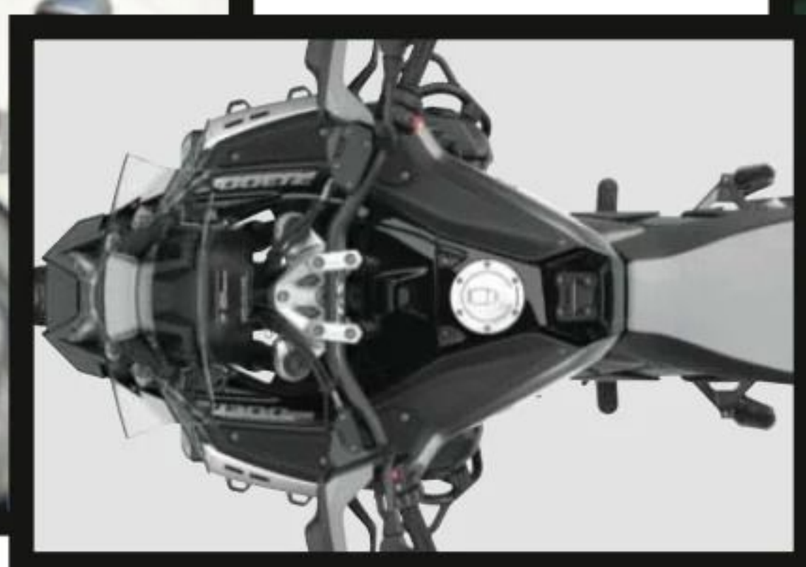
LA R 1300 GS ADVENTURE HEREDA LAS NOVEDADES DE LA VERSIÓN NORMAL Y UN TANQUE DE 30 L

La protección aerodinámica ha aumentado con una cúpula más alta, manteniendo el mismo aspecto y las nuevas ópticas LED en X.

El depósito de gasolina cuenta con 30 litros de capacidad y ha sido dotado de algunos detalles para facilitar su uso haciendo turismo.

El sistema de suspensión Telelever cuenta con un nuevo anclaje superior y tanto en el tren delantero como el trasero los recorridos de suspensión han aumentado.

El motor de 1.300 cc no tiene cambios respecto al de la GS estándar, con 145 CV, sistema de distribución ShiftCam y un cárter más pequeño y compacto que los anteriores.



El nuevo depósito de 30 litros de capacidad es un cambio significativo, y dispone de elementos de fijación específicos para equipaje.

aviso de cambio de carril y el nuevo aviso de colisión trasera (RECW), disponible en la BMW R 1300 GS desde agosto de 2024.

Se han habilitado cuatro modos de conducción de serie en vez de tres, ya que está habilitado el "Enduro" específico para conducción fuera de la carretera. En la BMW R 1300 GS Adventure se ha incluido por primera vez, de modo opcional el sistema (ASA) que permite un funcionamiento totalmente automático del embrague y el cambio. La opción está disponible también en la versión estándar desde agosto de 2024.

MÁXIMA CAPACIDAD DE CARGA

Una de las grandes diferencias respecto a la versión estándar es su depósito de combustible de aluminio de 30 litros de capacidad con un diseño nuevo y que tiene la función añadida de servir de portaequipajes. Para ello se han atornillado tres elementos de fijación en su revestimiento superior que facilitan el repostaje y el acceso al compartimento de carga del teléfono móvil. Además, proporciona un soporte articulado con cierre para una bolsa de depósito accesoria de 12 litros con compartimento interior impermeable y bolsillos exteriores. La anchura del depósito proporciona protección frontal que se combina con una gran cúpula formada por dos deflectores de viento transparentes. Se han instalado de serie dos bandejas engomadas a los lados de las tapas superiores del depósito para disponer de espacios sin deslizamientos para dejar de manera segura objetos durante las paradas. La mayor capacidad del depósito y los accesorios han hecho que el peso en orden de marcha pase de los 237 kg de la GS a 269 kg en esta Adventure, que equipa de serie llantas de radios más pesadas que las de aluminio estándar.

El baúl y las maletas de aluminio tienen un acoplamiento magnético que actúa como conexión eléctrica para tomas de carga USB e iluminación. Además, pueden disponer opcionalmente de una ampliación de volumen. El baúl tiene 37 l con un soporte antivibraciones y asideros integrados para el pasajero opcionales. Las maletas de aluminio tienen una capacidad de carga de hasta 10 kg y en total 73,5 litros de capacidad, 37 litros a la izquierda, 36,5 litros a la derecha, con tomas de fijación rápida en unos nuevos soportes de aluminio. Tienen extensiones de volumen opcionales de 10 litros por maleta. La nueva BMW R 1300 GS Adventure se ofrece en tres variantes de color: Triple Black, GS Trophy y Option 719 Karakorum. **M**

Técnica

2 cil. boxer. Refr: líquid.; Distribución: DOHC ShiftCam 8 V; Diámetro x carrera: 106,5 x 73,0 mm; Cilindrada: 1.300 cc; Compresión: 13,3:1; Potencia máx. dec.: 107 kW (145 CV) a 7.750 rpm; Par máx. dec.: 149 Nm a 6.500 rpm; Alimentación: 2 Inyectores. Toberas de 52 mm; Modos de conducción: 4; Ayudas electrónicas: TC. DC. CC; Acc. Embrague: Hidráulico; Cambio: 6 relaciones; Transmisión sec.: Cardan Parelever; Chasis:Tubular con motor portante y subchasis de aluminio; Basculante: Monobrazo de aluminio; Geometría: 26,2°/119 mm; Suspensión del.:Telever; Diámetro barras/ Recorrido: 37 mm / 200 mm; Reglajes: Electrónico; Suspensión tras./Recorrido: Monoamortiguador / 210 mm; Reglajes: Electrónico; Freno del.: 2 discos de 310 mm; Pinzas: 4 pistones; Freno tras.: Un disco de 285 mm; Pinza: 2 pistones; ABS Tipo / Desconec.: En curva / Sí; Rueda del.: 120/70-19" Llanta 3,00"; Rueda tras.: 170/60-17". Llanta 4,50"; Cap. Depósito: 30 l; Peso lleno:269 kg; Dist. entre ejes: 1.534 mm; Altura asiento: 870/890 mm.

MOTO MORINI CALIBRO

LA CALIBRO ES LA TERCERA INTEGRANTE DE LA ACTUAL GAMA DE MOTO MORINI, UN MODELO CON EL QUE LA FIRMA ITALIANA REGRESA AL SEGMENTO CUSTOM MEDIANTE UNA PROPUESTA APTA PARA TODOS LOS PÚBLICOS.

TEXTO: **MARCOS ABELENDA.** FOTOS: **MOTO MORINI.**

Si bien el segmento custom no había sido uno de los más explotados por la longeva marca italiana, esta nueva moto busca resucitar el espíritu de la Excalibur que formó parte de la gama de Moto Morini a finales de los ochenta y principios de los noventa –de hecho, se ha escogido el nombre Calibro por su similitud fonética-.

La marca ha visto posibilidades de crecimiento en este segmento poco explotado, así que el objetivo ha sido el de ofrecer un modelo custom versátil y de estructura sencilla que satisfaga a usuarios noveles en motos de media cilindrada y también a otros perfiles más experimentados con ganas de un conjunto eficaz en el día a día.

Para ello, los técnicos de Moto Morini han partido de la conocida mecánica bicilíndrica en línea de la X-Cape y la Seiemmezzo. De esta mantiene gran parte de su estructura, y la principal diferencia radica en los cilindros que aumentan la carrera hasta los 64 mm, con lo que el cubicaje crece hasta los 693 cc -649 cc en sus hermanas-. Está variación ha permitido incrementar la potencia hasta los 69 CV y, más importante, el par motor hasta los 68 Nm.

Por otro lado, buscando reforzar la condición de moto fácil y accesible en todas sus facetas, también la del mantenimiento rutinario, se ha adoptado una transmisión secundaria por correa dentada, cuya configuración también ha permitido variar el desarrollo final en busca de un tacto más custom.

En Moto Morini han elaborado un apartado ciclo específico para el cometido de la Calibro, que nada tiene que ver con el de la X-Cape y el de la Seiemmezzo, salvo por el chasis de tipo tubular y fabricado en acero al cromo molibdeno.

Pero la estructura difiere notablemente en la geometría de la dirección -mayor lanzamiento- y el diseño del subchasis, para bajar al máximo la altura de la parte trasera y establecer una ajustada altura de asiento -725 mm-, además de seguir los cánones de la categoría.

La horquilla convencional de 41 mm, los dos amortiguadores traseros -regulables en precarga-, los frenos monodisco en cada eje con material hidráulico J.Juan y ABS Bosch y las ruedas Timsun -con dos medidas homologadas para cada eje-, confirman la sencillez estructural de la Calibro.

El reloj de instrumentos combina un cuentarevoluciones analógico con información digital. Además de la versión estándar, la variante Bagger (8.190 €) incluye maletas laterales y carenado frontal.

Un modelo que estará disponible en España a partir del mes de agosto, y en dos variantes: la estándar, en colores negro/gris y negro/rojo a un precio de 7.090 euros; y la versión bagger (8.190 euros) con unas estilizadas maletas laterales, carenado frontal y asiento monoplaza -únicamente en color negro-. Confirmar, también, que ambos modelos estarán disponibles en las variantes limitadas para carnet A2.

SIN ESTRIDENCIAS

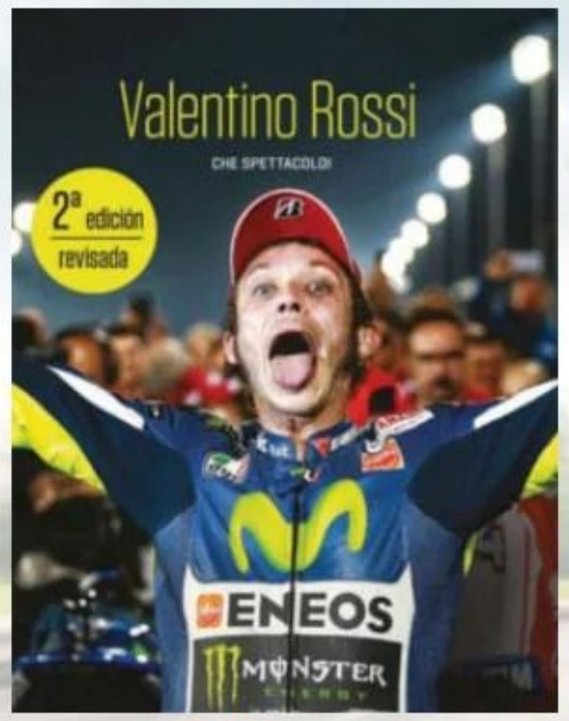
Los técnicos de Moto Morini no faltan a la verdad cuando afirman que se trata de una moto sencilla. Así lo percibimos al ponernos a sus mandos y encontrar unas piñas con los botones habituales del arranque, el de pare, las luces y los intermitentes (cada uno a un lado, al estilo de las custom americanas...); pero sin ese sinfín de controles que acostumbran a llevar las motos actuales para ajustes varios del control de tracción, los modos de motor, etc. El cuadro de instrumentos recurre al clásico reloj circular con tacómetro de "estilo analógico" y una pequeña pantalla digital para el resto de la información habitual (velocidad, nivel de combustible, temperatura...).

En el lateral del reloj encontramos los dos botoncitos de toda la vida para cambiar del parcial al odómetro y poco más, sin tener que preocuparnos de los modos de presentación, la conectividad con el móvil ni nada de eso. Algo normal, pues esta moto carece de todos esos gadgets y su esencia es de lo más básica: arrancar, iniciar la marcha y detenerse cuando lleguemos al destino o se acabe la gasolina. Bueno, mejor dicho, cuando se acabe la energía del usuario, pues con su depósito de 15 litros y unos consumos bastante ajustados, la Calibro tiene autonomía como para "una semana sin repostar" -unos 300 kilómetros-.

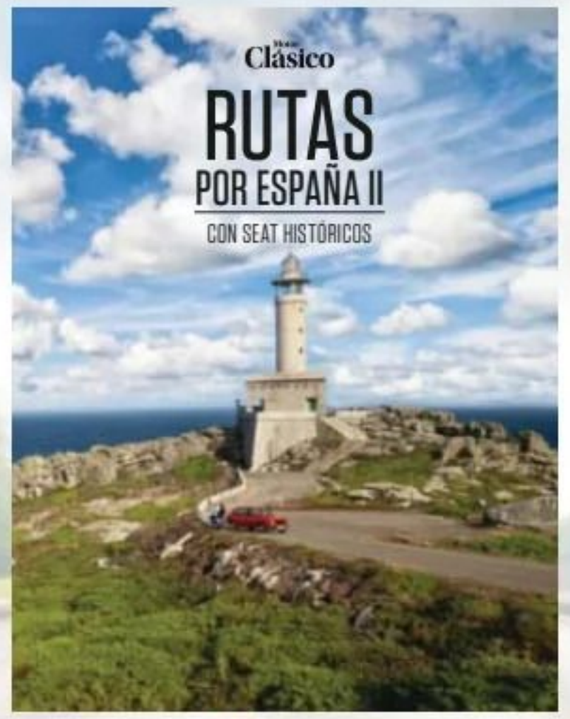
Técnica

Precio: 7.090 € (versión estándar) y 8.190 € (bagger); Motor: 4T, 2 cil. en línea, refrigeración por agua; Diámetro x carrera: 83 x 64 mm; Cilindrada: 693 cc; Compresión: 11,6:1; Potencia máx. dec.: 50,8 kW (69 CV) a 8.500 rpm; Transmisión sec.: Correa; Cambio: 6 relaciones; Chasis: Multitubular en acero con cuna doble; Geometría: N.D.; Suspensión del/tras.: Horquilla convencional de 41 mm / Doble amortiguador; Freno del./tras.: Un disco de 320 mm. Pinza de dos pistones / Disco de 255 mm. Pinza de un pistón; Ruedas: 130/70-18" / 180/65-16"; Capacidad depósito: 15 litros; Distancia entre ejes: 1.490 mm; Altura asiento: 725 mm; Peso: 200 kg.

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



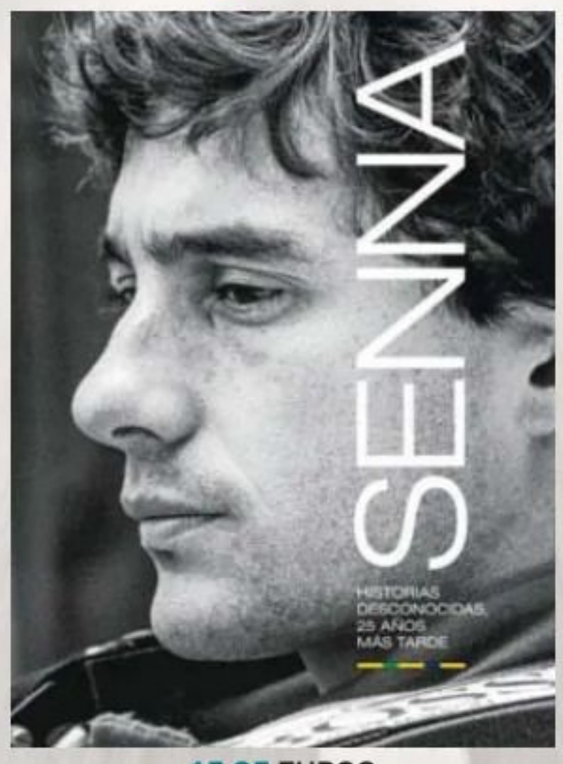
19,95 EUROS



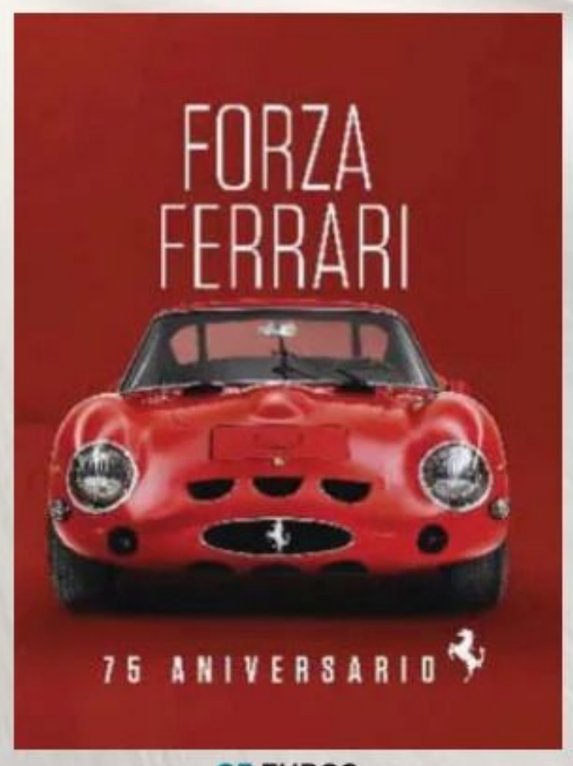
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

MOTO MORINI CALIBRO

El chasis de la Moto Morini destaca por su gran aplomo a alta velocidad, lo que transmite confianza y sensación de dominio en carreteras amplias. La baja altura del asiento facilita las maniobras en parado.

La posición de conducción es uno de los mejores atributos de la Calibro, con un manillar muy bien situado y un asiento comodísimo. Las estriberas proponen una segunda ubicación más atrasada y convencional.

Horquilla delantera de tipo convencional con barras de 41 mm de diámetro, recorrido de 120 mm y no regulable. Detrás, encontramos una pareja de amortiguadores regulables en precarga.

Las estriberas adelantadas transmiten la genuina sensación de estar en una moto custom. La única pega es lo mucho que sobresale la tapa del embrague, llegando a incordiar la posición del pie.

Eso sí, esta Moto Morini también resulta frugal para con el cansancio del usuario, pues el confort del puesto de mandos es uno de sus puntos fuertes. El manillar plantea una altura y situación ideales, y también roza la perfección el asiento, de mullido confortable y formas acertadas. Las estriberas no están exageradamente adelantadas, pero sí lo suficiente para que el piloto sienta que está de verdad sobre una moto custom.

Los únicos puntos discordantes los encontramos en que la tapa del embrague sobresale bastante en el lateral derecho del motor y el pie puede quedar un poco forzado sobre la estribera. Además, el accionamiento del embrague y el cambio parece un poco más tosco de lo ideal.

En marcha, la Calibro vuelve a transmitir una sincera sencillez que le permite cumplir con acierto en sus funciones básicas sin perder el tiempo en filigranas estériles. El chasis es otro de los puntos fuertes de este modelo y que convencerá por igual a usuarios de diferentes niveles de experiencia. Denota un lanzamiento de dirección notable que confiere un comportamiento aplomado y confiable a velocidades medias y altas. Si bien la manejabilidad en curva no es su mejor atributo, sí que permite un buen navegar entre el tráfico a baja velocidad gracias a su ajustada estatura.

Las suspensiones cumplen con su cometido aunque, como buena custom, no esperéis altas dosis de absorción ni confort ante firmes irregulares. Similar valoración, hacia el rendimiento de los frenos, eficaces ante un uso común pero que a ritmos más alegres piden anticipación y contundencia sobre los mandos.

El aumento de cilindrada del motor se traduce en una mayor sensación de par motor y empuje desde bajas vueltas. De esta forma, la Calibro transmite ciertamente la sensación de estar sobre una montura "musculosa", al menos más de lo que se podría pensar por su cilindrada. Así lo pensamos por su entrega directa e inmediata desde muy abajo, que permite una conducción animada pero controlada en marchas largas incluso a velocidades bajas.

La entrega se aplana un poco entre 4.000 y 5.500 revoluciones, pero a partir de las seis mil vueltas surge un nuevo arreón de los caballos que culmina con una estirada sorprendentemente elástica para una moto de este tipo, pues parece encajar más con un modelo naked o deportivo que con una custom. **M**

Rivales

CFMoto 700 CL-X Heritage
692 cc / 68 CV / 196 kg / 5.999 €

Honda CMX 500 Rebel
471 cc / 46 CV / 190 kg / 7.400 €

Kawasaki Vulcan S
649 cc / 61 CV / 229 kg / 8.600 €

Conclusión

Moto Morini se adentra en el segmento custom cumpliendo el principal requisito que se había marcado, el de ofrecer un conjunto sencillo, práctico y accesible. Así lo es desde luego el apartado ciclo, con un comportamiento general muy aplomado que, unido a la baja estatura del asiento, inspira mucha confianza. El motor destaca por su sólido empuje a bajas vueltas, lo que enfatiza la sensación de estar en una custom, como también sus frenos y suspensiones que están más pensados para el transito calmado que para el uso dinámico.

[PRUEBAS ··· CLÁSICAS ··· HISTORIAS]

ESPECIAL CLÁSICAS

Moto verde HISTÓRICO

Nº1 EDICIÓN 2023

5€

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

EL RUMBO QUE TOMA ROYAL ENFIELD PARA LA CONQUISTA DE MÁS MERCADO MUNDIAL LO DEMUESTRA ESTA GUERRILLA 450. UNA MOTO CUYO APELLIDO DEJA CLARO SUS INTENCIONES DE BUSCAR REVOLUCIONAR EL MERCADO DE LAS ROADSTER CON UN MODELO CON PERSONALIDAD Y EL ADN DE LA MARCA INDIA.

TEXTO: **SANTI AYALA.** FOTOS: **ROYAL ENFIELD.**

Royal Enfield presume de ser el fabricante de motos que más tiempo lleva en producción ininterrumpida desde 1901. En 1955 la marca de raíces británicas inauguraba una planta de fabricación en Madrás (India). A partir de ahí fue creciendo con dos fábricas más en Oragadam y Vallam Vadagal, juntos a plantas de montaje en Nepal, Brasil, Tailandia, Argentina y Colombia. Sin olvidar que Royal Enfield tiene dos centros técnicos ubicados en Bruntingthorpe (Reino Unido) y Chennai (India). La gama de Royal Enfield incluye modelos como la Hunter 350, la Meteor 350, la Super Meteor 650, y las bicilíndricas Interceptor 650 y Continental GT 650, la Shotgun 650, la Scram 411 ADV Crossover, las emblemáticas Bullet 350 y la Classic 350, junto a la trail Hymalayan, ahora renovada.

MODERNIDAD

El toque clásico, tanto a nivel mecánico como de parte ciclo y de imagen, era la identidad propia de las Royal con motos con encanto que muchos gustan precisamente por ese aire retro, por no tener soluciones técnicas sofisticadas, por mantener una tipología de moto que no se valora por su potencia máxima sino por el sentir que transmite. Esos modelos siguen a la venta, pero la marca sabía que para crecer en volumen de negocio necesitaba crear un tipo de moto "opuesto" al que hasta ahora tenía, es decir, dotada de una arquitectura moderna, sin renunciar a su ADN y personalidad, pero lanzando modelos que lleguen de forma más global a un mayor número de clientes. Incluso los que no conocen ni la marca, primerizos de carnet A2 que ahora puede que se inclinen por ella. La fórmula se ha aplicado desarrollando una plataforma de motor y chasis a emplear tanto en la Hymalayan como en esta nueva Guerrilla. Ambas comparten el mismo motor denominado Sherpa 450, propulsor con diseño con la tecnología actual como el acelerador ride by wire que gestiona la inyección electrónica de este monocilíndrico DOHC de 4 válvulas de 452 cc que rinde 40 CV a 8.000 rpm y 40 Nm de par máximo 5.500 rpm, y de ese par, más del 85 % está disponible desde las 3.000 rpm. El piloto puede escoger entre dos modos de uso, Eco y Performance. La

La Royal Enfield Guerrilla 450 también se llamará GRR 450 en la mayoría de los mercados latinoamericanos, por aquello de que Guerrilla no está bien visto en países como Colombia.

caja de cambios de 6 velocidades posee un embrague antirrebote. A diferencia del de la Hymalayan se monta una corona de 45 dientes frente la de 47 de la trail para ajustar el desarrollo al uso de carretera, así como a las diferentes ruedas con llantas de palos de 17" en ambos ejes.

Un propulsor que con su cilindro inclinado ayuda a que la masa vaya colocada lo más baja y avanzada posible, quedando la caja del filtro encima de él. Motor que va anclado a un bastidor tubular del doble viga de acero similar al de la Hymalayan pero con unas medidas distintas con otra tija, diferente avance (-4º quedando en 21,8º) y lanzamiento (-27 mm para una cifra de 91 mm). Lo mismo que una posición de los estribos 30 mm más alta que la de la trail y la distancia libre al suelo más baja (-61 mm, y cifrada en 169 mm) así como la altura del asiento (780 mm, 45 menos). La Guerrilla es 11 kilos más ligera que la Hymalayan con un depósito de 11 litros (6 l. menos que la trail), con el que la marca asegura 300 km de autonomía. Llama la atención horquilla delantera convencional de 43 mm y su suspensión trasera con el monoamortiguador central inclinado que actúa sobre unas compactas bieletas (parecido al de la Hymalayan, con otro muelle y setting).

El puesto de mando es muy universal, cómodo tanto para pilotar erguido como en posición más avanzada deportiva, disponiendo de un manillar compacto que aporta buena manejabilidad de la moto y óptimas dimensiones para movernos perfectamente entre los coches en ciudad. En el manillar encontramos unas piñas retromodernas en cuanto a su diseño actual, pero con toque antiguo en el botón del pare o el mando de las luces, de tipo giratorio, no de pulsador como en la mayoría de las motos. En cuanto a la instrumentación dispone de un compacto display en forma redonda, TFT en las dos versiones más altas (Dash y Flash) y analógico en la estándar (Analogue). Diseño simple y elemental, de líneas limpias, al estilo Royal, que no tenga demasiadas cosas a la vista del piloto, de fácil y rápida lectura. Instrumentación que se puede visualizar en tres modos, y que incluye visualización diferenciada día/noche. Además, en las variantes más equipadas se incluye un reloj extra Tripper

Técnica

Precio: 5.247 € (Analogue), 5.387 € (Dash), 5.447 € (Flash); Motor: 4T, 1 cil., refrigeración por agua; Diámetro x carrera: 84 x 81,5 mm; Cilindrada: 452 cc; Compresión: 11,5:1; Potencia máx. dec.: 29,42 kW (40 CV) a 8.000 rpm; Par máx. dec.: 40 Nm a 5.500 rpm;Transmisión sec.: Cadena; Cambio: 6 relaciones; Chasis: Doble cuna de acero; Geometría: N.D.; Suspensión del/tras.: Horquilla convencional de 43 mm (140 mm) / Monoamortiguador (150 mm); Freno del./tras.: Un disco de 310 mm. Pinza de dos pistones / Disco de 270 mm. Pinza de un pistón; Ruedas: 120/70-17" / 160/60-17"; Capacidad depósito: 11 litros; Distancia entre ejes: 1.440 mm; Altura asiento: 780 mm; Peso: 184 kg.

Dash, una pantalla de infoentretenimiento de 4 pulgadas con una interfaz de usuario muy sencilla e intuitiva. La Tripper Dash cuenta con la ayuda de la app de RE y ahora incorpora características mejoradas como el registro de rutas, que pueden luego exportarse en formato GPX para que el piloto comparta sus experiencias con otros usuarios. Esta interfaz no solo ofrece un sistema de navegación. También permite la reproducción de música, ver la predicción meteorológica y dispone de toda la información del vehículo.

Su diseño persigue un sentido práctico y una personalidad auténtica. Es la forma en que la Guerrilla 450 rinde tributo a las roadsters de siempre que se aprecia también en la gama de colores, al estilo años 70, con 5 tonos (gris, negro, amarillo/negro, rojo/dorado y azul/blanco). Además, la marca ofrece un amplio catálogo de accesorios para la moto (asientos, piezas de aluminio, pantallas, espejos, alforjas...)

ESPECTACULAR

La Guerrilla hace honor a su nombre y se muestra como una moto ágil, manejable, estable y con buen control. En la ruta de la presentación en el entorno de Barcelona sorprende porque no es lo que uno ha sentido hasta ahora con una RE. En esta todo te viene bien, todo te agrada y no encuentras a faltar o a criticar nada. Han creado una moto de esas a las que te haces al instante y con la que te apetece montar, divertida, súper dinámica, con un motor muy alegre, lineal y con carácter, que la hacen simple e intuitiva, muy divertida. Tanto en carreteras secundarias como en la ciudad tiene alegría y se muestra confortable. Me ha sorprendido sobre todo en carretera pues no la esperaba tan dinámica, tan ágil y a la vez tan estable, sensacional para curvear, aunque se toca pronto los estribos, y capaz de encandilar por su espíritu divertido. Es que incluso las gomas Ceat, marca india, no desentonan con la moto y, solo en uso muy deportivo, se puede percibir un síntoma de fatiga, pero nada preocupante pues sigue siendo predictiva su respuesta. El motor me ha encantado, sorprendente también, pues no es soso, no vibra de más, es muy elástico, con el par siempre presente desde muy abajo, y además estira sensacional. No hay vibraciones de nivel incómodo, ni tampoco un accionamiento del cambio impreciso o un embrague que no sea cómodo/progresivo. Sin duda es una moto moderna y que va a poner en apuros a sus rivales, por su precio y su dotación de serie. ¡Hay guerra a la vista! M

Rivales

Fantic Caballero 500
449 cc / 40 CV / 150 kg. / 6.990 €

Triumph Scrambler 400 X
398 cc / 40 CV / 179 kg. / 6.095 €

Voge 350 AC
321 cc / 41 CV / 165 kg. / 4.789 €

Conclusión

Han dado en el clavo con esta moto que va a plantear mucha batalla en su segmento. Especialmente porque, junto a una imagen retro moderna, tenemos una moto dotada de componentes actuales que responde soberbiamente en cualquier espacio y tipo de uso, tanto en ciudad como en salidas por el extrarradio. Lo mejor es la naturalidad de su respuesta, la comodidad de la moto y la facilidad de manejo. Eso y que todo va bien, no se echa de menos nada más, ni menos.

SYM MAXSYM GT 400

LA SYM MAXSYM 400 GT SE POSICIONA EN EL SEGMENTO DE LOS SCOOTERS DE CILINDRADA MEDIA Y TAMAÑO GRAN TURISMO, OFRECIENDO UNA OPCIÓN ROBUSTA Y FIABLE PARA AQUELLOS QUE BUSCAN UN VEHÍCULO VERSÁTIL Y CÓMODO TANTO PARA EL USO DIARIO EN CIUDAD COMO PARA TRAYECTOS EN CARRETERA.

TEXTO: **MARIANO URDÍN.** FOTOS: **SYM.**

Desde su aparición en 2011, este modelo ha experimentado una evolución constante, ahora en su cuarta generación, presenta mejoras y actualizaciones significativas que aumentan su competitividad en el mercado. Destaca por su diseño elegante, con líneas modernas que le confieren una apariencia atractiva y dinámica. En términos de ergonomía, el Maxsym 400 GT ofrece una posición de conducción cómoda gracias a un asiento amplio y bien acolchado, ideal para viajar. Además, incorpora un parabrisas fácilmente ajustable en dos posiciones de forma manual, que mejora la protección contra el viento, contribuyendo a una experiencia de conducción más placentera. La capacidad de almacenamiento es un punto a favor, con un compartimiento bajo el asiento que puede albergar dos cascos integrales, aunque no de cualquier tamaño, y que cuenta con espacios adicionales para pequeños objetos.

Esta cuarta generación de la Maxsym 400 GT incorpora consigo también varias mejoras respecto a las versiones anteriores. Una de ellas es la actualización del motor, un monocilíndrico de 399 cc que rinde 34 CV a 6.750 rpm y un par de 38,1 Nm a 5.250 rpm. Ahora es más eficiente y con menor impacto ambiental, gracias a su cumplimiento con las normativas Euro 5+. Esta actualización no solo reduce las emisiones, sino que también mejora la respuesta y la suavidad en la entrega de potencia, con un tacto de gas muy refinado. En el recorrido de unos 200 km que hemos realizado por tierras gallegas, no lo hemos podido comprobar, pero seguro que su consumo también se ha reducido.

Frenos y suspensiones se han revisado, e incluye un sistema de control de tracción que emplea los sensores del ABS para calcular la velocidad de las ruedas y gestiona el gas si la rueda trasera comienza a deslizar. En el tren delantero lleva un solo disco lobulado de 288 mm con pinza radial, y detrás otra unidad de 275 mm. Las manetas son regulables y lleva sistema ABL, un aviso de frenada de emergencia, que funciona por encima de 70 km/h y hace parpadear la luz de freno, una solución útil y segura. También incorpora freno de estacionamiento que se activa al desplegar la pata de cabra.

La suspensión ha sido mejorada para ofrecer un mayor confort y estabilidad, absorbiendo mejor las irregularidades del terreno, asegurando una conducción firme y segura.

El diseño del cuadro de instrumentos ha sido renovado, ofreciendo ahora una pantalla LCD más clara y fácil de leer, que proporciona toda la información necesaria, no es sobresaliente, pero sí mejora claramente a la anterior versión.

Lleva sistema Keyless, que se activa por proximidad, el contacto se conecta por medio de un mando girándolo que también abre el tapón de combustible y bloquea la dirección. Al lado hay un pulsador para para la cerradura del cofre bajo el asiento.

La horquilla delantera tiene de 41 mm de diámetro y de serie viene con unos tarados bastante consistentes, que se unen a un anclaje al chasis con doble tija, como las de las motos, que contribuye mucho a su buen comportamiento.

Las llantas son de aluminio de 15" de diámetro 3,5" de gargantas la delantera y 14" de diámetro y 4,5" de garganta la trasera, van calzadas con unos neumáticos Maxxis, de buen tacto y agarre.

El motor monocilíndrico de 399 cc ha sido renovado para cumplir la homologación Euro 5+ y ha reducido su consumo ofreciendo 34 CV de potencia y una curva de par muy plana.

El cuadro de instrumentos con pantalla LCD ha sido renovado y mejorado. La iluminación es LED. Destaca su amplio y confortable asiento.

FÁCIL DE LLEVAR

En la facilidad de conducción es donde destaca entre sus competidores, es ágil y tiene una excelente estabilidad, ofreciendo una conducción divertida y segura. La buena distribución del peso y el bajo centro de gravedad contribuyen en estas virtudes que se traducen en una mayor confianza en cualquier tipo de trazado y en poder maniobrar sin problemas en espacios reducidos.

Nuestra ruta se desarrolló en la Rivera Sacra, entre Orense y Lugo, con un típico día gallego de verano, con nubes, un poquito de lluvia, carreteras mojadas y también un poco de sol. Y el trazado, muy virado en su mayoría, con diferentes tipos de firmes, algunos muy rizados. Está claro que los señores de SYM querían que apreciásemos claramente su mejor virtud, su comportamiento dinámico. Al abrir el gas sobre cualquier terreno acelera de manera consistente, pero al mismo tiempo su respuesta es siempre dosificable. La parte ciclo trabaja con eficiencia, las suspensiones, bien calibradas, absorben sin rechistar todas las irregularidades del terreno que van apareciendo y ciertamente que en algunos tramos las pusimos bien a prueba. En conjunto proporciona una grata experiencia de conducción, segura y cómoda incluso en superficies delicadas.

Está claro que la Sym Maxsym 400 GT de cuarta generación se presenta como una opción muy competente dentro del segmento de scooter de cilindrada media y tamaño GT. Como te habrás dado cuenta, su principal baza se encuentra en su excepcional comportamiento dinámico. Pero como no todo va a ser color de rosa, si buscamos su punto flaco, su equipamiento no ofrece el mismo nivel que algunos de sus nuevos rivales chinos más tecnológicos, como sistemas de navegación integrados, conectividad Bluetooth o pantallas TFT a color.

En cuanto a su precio y condiciones de compra, cuesta 6.499 € que incluye el seguro del primer año y una garantía total de 5 años. No es un "super-chollo", pero es una buena oferta, sobre todo para aquellos que buscan un scooter con una calidad de construcción y eficiencia dinámica al más alto nivel de su categoría. **M**

Técnica

Precio: 6.499 €; Motor: 1 cil. inclinado. Refr. líquida; Distribución: SOHC 4 V; Diámetro x carrera: 83,0 x 73,8 mm; Cilindrada: 399 cc; Compresión: 10,5:1; Potencia máx. dec.: 25 kW (34 CV) a 6.750 rpm; Par máx. dec.: 38 Nm a 5.250 rpm; Alimentación: Un inyector; Modos de conducción: No tiene; Ayudas electrónicas: TC.; Embrague: Centrífugo; Cambio: Variador centrífugo; Transmisión sec.: Cadena / Cardan /Correa; Chasis: Tubular de acero; Basculante: Motor basculante; Geometría: 27,5°/ 103 mm; Suspensión del.: Horquilla convencional; Diámetro barras/Recorrido: 41 mm / 100 mm; Reglajes: No tiene; Suspensión tras./ Recorrido: Dos amortiguadores / 80 mm; Reglajes: Precarga; Freno del.: Un disco de 288 mm; Pinzas: 4 pistones; Freno tras.: Un disco de 275 mm; Pinza: Un pistón; ABS Tipo / Desconec.: Estádar / No; Rueda del.: 120/70-15". Llanta 3,50"; Rueda tras.: 160/60-14". Llanta 4,50"; Cap. Depósito: 13 l; Peso lleno: 215 kg; Dist. entre ejes: 1.555 mm; Altura asiento: 780 mm.

Entrena con la Gran Guía y rinde como nunca

¡Ya a la venta!

BIKE
www.mountainbike.es

Ciclismo a fondo

DUCATI PANIGALE V4 2025

LA DUCATI PANIGALE V4 2025 SUPONE LA PRIMERA EVOLUCIÓN SERIA DE LA SUPERBIKE DE LA FIRMA ITALIANA, QUE, LANZADA EN 2018, HA REVOLUCIONADO EL PANORAMA DE LAS MOTOS MÁS DEPORTIVAS Y SE HA CONVERTIDO EN UNA DE LAS ESTRELLAS EN LAS COMPETICIONES A LO LARGO DE TODO EL MUNDO.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **DUCATI.**

El lanzamiento de la Ducati Panigale V4 en 2018 significó toda una revolución en la firma italiana, que se desprendía de lo que había sido durante la mayor parte de su historia de una de sus características fundamentales, un diseño que la había situado en el lugar en el que estaba, el motor V2 a 90º. Los nuevos propulsores V4 mantenían algunas de las peculiaridades históricas de la firma, como el ángulo entre los cilindros o la distribución desmodrómica, pero suponían la entrada de Ducati en una nueva era, aprovechando la experiencia adquirida con su participación en MotoGP con la Desmosedici, que tenía la misma arquitectura de motor.

Desde su nacimiento, la Panigale V4 ha estado evolucionando constantemente, con cambios en la mayor parte de su estructura, la ampliación de la electrónica, mejoras ergonómicas, la llegada de soluciones aerodinámicas como los apéndices delanteros y potenciación constante de su motor. Sin embargo, el paso que se da con la nueva versión 2025, que empezará a estar disponible ya a partir de septiembre de 2024, es la mayor con la que ha contado hasta ahora un modelo que a lo largo de estos años ha ampliado su oferta con diferentes versiones. Desde su aparición, la Panigale V4, ha estado disponible además de en su versión estándar, en la S con mejor equipamiento y suspensiones electrónicas, la SP, aún más exclusiva, la Superleggera, la R con motor de 999 cc destinada a la competición y diversas ediciones especiales.

NUEVO DISEÑO

Según sus creadores, la Panigale V4 ha seguido el mismo camino en su evolución que las Desmosedici de MotoGP, que se han convertido en las líderes del campeonato en los últimos años. En términos de cifras absolutas, la nueva Panigale V4 S pesa 187 kg, dos menos que la anterior, y gana 0,5 CV a pesar de tener homologación Euro 5+. Igualmente declara que cualquier piloto, independientemente de su nivel, es capaz de rebajar su mejor tiempo en el circuito de Cremona en un segundo.

Hasta ahora, en la mayoría de las superbike, las nuevas soluciones aerodinámicas se habían instalado sobre los diseños previos, a los que se añadían alerones delanteros y otra serie de apéndices, algo que igualmente había sucedido en la Panigale V4. Sin embargo, la nueva versión plantea un diseño aerodinámico integrado en esta que es la séptima generación del modelo, y ahora toda la carrocería se ha diseñado teniendo en cuenta la acoplación de los alerones para que se integren perfectamente en la línea de la moto. La línea general mantiene el mismo estilo, pero los diseñadores se han inspirado en la 916, sobre todo en el grupo óptico delantero, con un doble DRL en forma de V típico. La toma de aire al motor es única y está situada en el centro, oculta bajo el carenado. y se han integrado soluciones de la Desmosedici de MotoGP.

El nuevo carenado reduce la resistencia aerodinámica en un 4 % y protege mejor a alta velocidad al encerrarlo en una burbuja de aire en calma. Los alerones de doble perfil se integran en la parte frontal, manteniendo la mima carga aerodinámica anterior. Otra modificación ha sido el desplazamiento hacia atrás del borde de ataque del carenado, que permite mejorar la agilidad a alta velocidad. También se ha mejorado la eficiencia de la refrigeración del radiador de aceite con modificaciones en la forma de las aletas y el desviador de agua en su parte superior.

Ha cambiado el depósito y el asiento para permitir una mayor libertad de movimientos, y se cuenta con una zona rebajada en el depósito para que no interfiera con la mentonera del casco al agacharse. La zona trasera del depósito, las nuevas tapas laterales y la forma del

LENOVO
SUOMY
DUCATI

El nuevo cuadro de instrumentos deriva de los de MotoGP en la gestión de la información en el modo de circuito. las aletas están integradas. El basculante simétrico tiene un diseño exclusivo.

sillín, sujetan mejor al piloto en las frenadas y en las curvas porque resulta más fácil sujetarse con las rodillas. Los estribos se han desplazado 10 mm hacia el interior, lo que aumenta la distancia libre al suelo y, la aerodinámica.

MÁS POTENTE Y NUEVO CHASIS

El motor V4 a 90° con distribución desmodrómica, eje contrarrotante y orden de encendido "Twin Pulse", se ha mantenido inalterado en su estructura general, pero recibe modificaciones. Se ha revisado el diagrama de distribución, con levas de perfil diferente y mayor alzada. El alternador y la bomba de aceite son los mismos que monta la Panigale V4 R y el tambor del selector de la caja de cambios es el de la Superleggera V4. Las trompetas de admisión de longitud variable tienen un recorrido mayor, con un rango que va de 25 mm, 10 mm menos, hasta 80 mm, 5 mm más. La potencia aumenta ligeramente, hasta 216 CV a 13.500 rpm, con un par máximo de 121 Nm a 11.250 rpm. En la configuración de circuito, con un escape Akrapovic, la potencia máxima sube hasta 228 CV.

Para mejorar la competitividad de la Panigale V4, se han modificado los parámetros de rigidez del chasis y el basculante. Se ha cambiado la rigidez lateral, reduciéndola en un 40 % para mantener el agarre en ángulos de inclinación que ahora superan los 60°, manteniendo al mismo tiempo unos valores elevados de rigidez longitudinal para soportar los esfuerzos tanto en las aceleraciones, como sobre todo en las frenadas. Además, pesa 3,5 kg frente a los 4,2 kg anteriores. La horquilla Öhlins NPX y el amortiguador TTX de regulación electrónica en la versión S, de tercera generación, amplían su gama de ajustes y disponen de una mayor velocidad en el funcionamiento de los reguladores hidráulicos.

Se ha realizado un gran cambio con un diseño completamente nuevo del basculante. Ahora abandona su típica estructura monobrazo para tener dos brazos simétricos. Se ha creado un diseño especial que se ha bautizado como "Ducati Hollow Symmetrical Swingarm", que tiene una geometría

Técnica

Motor: 4 cil. en V de 90°. Refr: líquida;. Distribución: DOHC Desmodrómico 16 V; Diámetro x carrera: 81,0 x 53,5 mm; Cilindrada: 1.103 cc; Compresión: 14,0:1; Potencia máx. dec.:159 kW (216 CV) a 13.500 rpm; Par máx. dec.:121 Nm a 9.500 rpm; Alimentación: 8 Inyectores; Toberas de 52 mm; Modos de conducción: 5; Ayudas electrónicas: CT, CA, DC, CS, CC.;Acc. Embrague: Hidráulico; Cambio: 6 relaciones; Transmisión sec: Cadena; Chasis: Doble viga de aluminio; Basculante: Doble brazo de aluminio; Geometría: 24,5°/100 mm; Suspensión del.: Horquilla invertida; Diámetro barras/Recorrido: 43 mm / 125 mm; Reglajes: Tres vías electrónico; Suspensión tras./Recorrido: Monoamortiguador / 130 mm; Reglajes: Tres vías electrónico; Freno del.: 2 discos de 330 mm; Pinzas: 4 pistones; Freno tras.:Un disco de 245 mm; Pinza: 2 pistones; ABS Tipo / Desconec.: En curva / Sí; Rueda del..120/70-17". Llanta 3,50"; Rueda tras: 200/60-17". Llanta 6,00"; Medidas: Cap. Depósito: 17 l; Peso lleno: 196 kg; Dist. entre ejes: 1.469 mm; Altura asiento: 850 mm.

específica. En las grandes motos de serie, la homologación obliga a un nivel de emisiones, que a su vez hace necesario contar con una gran marmita en el escape en la que colocar los catalizadores. Los nuevos basculantes que tienen los tirantes de refuerzo en su parte inferior, no dejan espacio para colocar la salida del escape justo detrás de la marmita, por lo que es necesario extender el sistema con un tubo largo y un silenciador tradicional en un lado del basculante. El nuevo diseño de Ducati en realidad crea un basculante con dos brazos superpuestos y un gran hueco central, de manera que el inferior está situado más alto y permite mantener la posición del silenciador bajo el motor. El basculante reduce la rigidez lateral en un 37 % respecto al monobrazo, y junto a la nueva llanta trasera forjada pesa 2,7 kg menos. Las nuevas llantas de cinco palos pesan sólo 2,95 kg la delantera y 4,15 kg la trasera.

Como novedad, también dispone de las nuevas pinzas de freno delanteras Brembo Hypure, que son 60 g más ligeras la pareja, y ofrecen mayor rendimiento al disipar mejor el calor. Otra primicia mundial es el sistema Race eCBS, desarrollado por Bosch en colaboración con Ducati. En los modos enfocados al circuito, sigue activando el freno trasero incluso después de soltar el delantero al entrar y tomar las curvas, como pueden hacer los pilotos profesionales utilizando el mando del manillar.

MÁS SENSORES

Ducati ha desarrollado una plataforma para diseñar las diferentes estrategias electrónicas denominado “Ducati Vehicle Observer”, que simula los datos de entrada de más de 70 sensores. Esto permite mejorar la programación del software para aumentar la eficacia en las motos de serie y la permite intervenir de forma casi predictiva. También calcula el efecto suelo que actúa sobre el carenado y las cargas que puede soportar en diversas condiciones mejorando la información que proporciona la IMU.

Como era de esperar, la Panigale V4 2025 dispone de todo tipo de asistencias electrónicas: control de tracción, de deslizamiento, de levantamiento delantero, de salida, freno motor en retenciones, asistente de cambio en ambas direcciones. Este último utiliza una estrategia basada únicamente en el sensor de posición angular del tambor del cambio, pudiendo así utilizar una varilla de cambio sin interruptores y ofreciendo un tacto más directo y menos recorrido.

El cuadro, formado por una pantalla digital de 6,9” con una proporción 8:3 incluye un nuevo “Track Display” enfocado al uso en pista, que ofrece información adicional en un lateral de la pantalla. “G-Meter”, que indica en tiempo real el valor de la aceleración lateral al inclinar, y longitudinal durante la aceleración y el frenado. “Power&Torque”, que muestra el porcentaje de potencia y par entregados en ese momento en comparación con los valores máximos disponibles dada la marcha engranada y “Lean angle”, que muestra los ángulos de inclinación instantáneos acompañados del nivel de apertura del acelerador y la presión ejercida sobre el freno. También está disponible un nuevo sistema de adquisición de datos DDL desarrollado por 2D en colaboración con Ducati, que registra todos los parámetros y es capaz de dibujar las trazadas recorridas con gran precisión. Los datos pueden analizarse mediante un software externo con plantillas e informes creados por Ducati Corse.

En el modo “Info Track”, gracias a la integración de un sistema GPS, se muestran los tiempos por vuelta con tres parciales configurables, En el modo “Road” tiene el mayor protagonismo un tacómetro circular, situado en el centro, con el indicador de marcha engranada en su interior. En la parte izquierda se encuentran el navegador opcional, reproductor de música, la gestión del teléfono y los puños calefactables opcionale. En el lado derecho están los indicadores de velocidad, hora, temperatura del agua y control de crucero. **M**

BMW R 1300 GS

NUEVA ERA

BMW ANUNCIÓ QUE SU NUEVA GENERACIÓN GS BOXER IBA A SUPONER UNA VERDADERA REVOLUCIÓN, PERO POCOS PENSABAN QUE REALMENTE LA FIRMA ALEMANA IBA A ATREVERSE A DARLE EL VUELCO QUE SUPONE ESTA R 1300 GS.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **ALEX CUBINO.**

Es difícil dar con la tecla que convierte una buena moto en un fenómeno de ventas. Hay firmas que nunca lo llegan a conseguir y otras que parecen tener la clave para conseguirlo una y otra vez. BMW ha tenido durante décadas en sus GS boxer una verdadera mina. Fuese cual fuese la generación, sus grandes trail se vendían cada vez más. A la última evolución, que cambió la refrigeración por aire a líquida, la orientación de los conductos en las culatas y compacto el motor, le siguió el ShifCam, y las GS se mantuvieron a la cabeza de las listas de ventas de un segmento que, en parte gracias a ella, ha alcanzado un éxito como nunca antes. Las dos claves diferenciales de estas motos estaban claras, su motor boxer con transmisión por cardan y su sistema de suspensión delantera Telelever.

CENTENARIO

BMW quería hacer algo especial para conmemorar que el año pasado se cumplían 100 años del lanzamiento de la R 32, su primera moto con el nombre de BMW, y nada mejor que presentar la nueva generación de su modelo más famoso, la GS. Hasta ahora este modelo había evolucionado de manera constante, cambios de chasis, evoluciones de motor, alguna realmente importante, pero manteniendo una misma línea general. Ahora, quizás porque todos los cambios han llegado de golpe: motor, chasis, carrocería, incluso carácter, parece que nos encontramos ante algo diferente, aunque realmente se trate de la misma moto, pero que, en vez de evolucionar paso a paso, ha dado un salto dejando atrás varias etapas.

Nada se ha salvado de una profunda revisión, que en muchos aspectos han supuesto cambios radicales. El motor de 1.300 cc ha cambiado sus cotas para tener una carrera más corta a pesar de su mayor cilindrada, pasa a 106,5 x 73,0 mm desde los 102,5 x 76 mm del 1.250 cc. Es también más potente, llega a 107 kW (145 CV) al mismo régimen de 7.750 rpm y 149 Nm a 6.500 rpm, frente a valores de 100 kW (136 CV) y 143 Nm a 6.250 rpm respectivamente, pero además se ha logrado que entre 3.600 y 7.800 rpm se obtengan siempre más de 130 Nm. Para ello se ha trabajado intensamente en el interior del motor con una mayor relación de compresión, 13,3:1 frente a 12,5:1, mayores diámetros de las válvulas, que pasan de 40 mm a 44 mm en la admisión y a 35,6 mm desde 34 mm en el escape. Se mantiene el sistema de distribución variable ShiftCam, y ahora las levas de admisión que actúan a bajo régimen en cada cilindro tienen distinta alzada y posición angular, de manera que se abren de forma escalonada, creando un mayor remolino y agitación de la mezcla que entra en el cilindro.

Se cuenta con cuatro modos de conducción de serie, que incluyen el Enduro, y otra serie de modos opcionales en la serie “Driving Modes Pro” con modos "Dynamic", "Dynamic Pro" y "Enduro Pro", los dos últimos con la posibilidad de personalizarlos a las necesidades particulares. De serie la nueva BMW R 1300 GS cuenta con control del par en las reducciones y un asistente de arranque en cuesta. Opcionalmente además tienes control de velocidad activo, aviso de colisión frontal en el que interviene la frenada y cambio de Carril, guiados por un radar frontal, luz de giro adaptativa.

Se han vuelto a reducir las dimensiones del motor con nuevo diseño del cárter. Durante la mayor parte de la historia de BMW, el motor y la transmisión se encontraron en línea, en 2013 la versión 1200 LC se compactó, y ahora la caja de cambios se ha desplazado de la parte posterior del motor

La BMW R 1300 GS ha mantenido sus cualidades ruteras y como moto para cualquier tipo de terreno, pero ahora tiene un carácter más deportivo.

para situarse debajo de él, lo que reduce su longitud y concentra y reduce todavía más el peso. De hecho, el cárter ha pasado de 6,5 kg a 3,9 kg. Este diseño permite un eje de transmisión más largo al tener la cruceta del motor más adelantada, lo que permite que tenga menor ángulo.

El chasis ha cambiado de manera radical. La estructura del motor boxer BMW en el que está integrada la transmisión secundaria permite que el chasis le ceda funciones en la parte posterior, y el sistema Telelever de suspensión delantera, que tiene su brazo oscilante a media altura, también permite que el cárter se encargue de su soporte. Hasta hora una estructura multitubular de acero se había hecho cargo del resto de las funciones, pero ahora cambia. El soporte de las suspensiones se efectúa por medio de una estructura de acero que en la parte superior está formada por tubos, y en la trasera por una pieza fundida. Mientras el subchasis trasero pasa a ser de aluminio fundido atornillado a la pieza trasera del chasis.

Un punto que ha logrado mejorar es el anclaje del Telelever al manillar. Hasta ahora se trabajaba con dos opciones, dejar el anclaje elástico en la punta de la horquilla, con la tija fija en el casi, o que fuese esa quien oscilase con el funcionamiento de la suspensión. La primera disminuía la precisión y el tacto de la dirección y la segunda provocaba que el balanceo de la placa de dirección se transmitiese al manillar y oscilase de delante a atrás. Ahora se ha creado un nuevo sistema. La suspensión se sujeta de manera rígida a la placa, que es la que oscila, pero entre ella y el manillar, que está fijo, se ha colocado una placa de acero inoxidable que compensa el movimiento de inclinación de la horquilla y se hace cargo de la dirección sin filtros elásticos.

En el resto de los componentes la evolución no es tan radical, las suspensiones, que tienen un recorrido de 190 mm delante y 200 mm detrás, opcionalmente siguen contando con regulación electrónica, ahora también con ajuste de la precarga del muelle que permite modificar la altura de la moto en función del modo de conducción seleccionado. También se ha añadido el modo de conducción deportivo enfocado a un uso fuera de la carretera con 20 mm más de recorrido del muelle y un tarado más rígido. También como opción se dispone de un control adaptativo de la altura para que a baja velocidad y en parado la altura se reduzca de 850 mm a 820 mm y el acceso a la moto y las maniobras en parado se faciliten para los conductores que pudiesen tener problemas de altura. Otro aditamento para facilitar las cosas en parado es un caballete central con un tirante desplegable para facilitar su uso.

Y todo se complementa con los cambios de la carrocería, que quedan bien patentes con el nuevo faro delantero LED en X y una línea en la que la parte trasera está mucho más baja que la delantera.

BMW HA CREADO UNA NUEVA GS QUE AVANZA VARIOS ESTADIOS RESPECTO A LAS 1250

SORPRESA

Todos estos cambios pueden llevarte a pensar que BMW ha mejorado la gran GS y que manteniendo su misma esencia será una moto mejor, máxime si tienes en cuenta que es 12 kg más ligera que la 1250, pesa en su versión básica 237 kg llena de gasolina. Sin embargo, la primera vez que te subes a la nueva GS recibes tal "shock". que te preguntas, ¿esta moto es realmente una GS?

Tradicionalmente las GS han sido unas motos que podríamos comparar con un tren, con un motor de respuesta automática a cualquier régimen, que te saca desde baja velocidad sin quejas, que acelera de manera constante, y que sigue la línea elegida pase lo que pase, sin descanso, como un tanque al que no le importan los obstáculos. Si ya conoces este comportamiento, cuando te subes a la R 1300 GS, te sientes en un mundo diferente. Para empezar, es una moto más pequeña, a la que accedes con facilidad. Se siente más estrecha y manejable en parado, pero cuando tomas la primera curva piensas que es otro modelo.

1

2

5

1. Las llantas doradas de radios cruzados son también una opción frente a las de aleación estándar.

2. La cúpula es regulable manualmente con facilidad desde el puesto de conducción, y la nueva óptica delantera cambia el aspecto de la GS totalmente.

3. El tubo de escape corto y elevado en su parte final no molesta a los ocupantes y puede sustituirse por otro de doble salida.

4. El radar ocupa el lugar habitual del piloto trasero, que ahora se encuentra integrado con los intermitentes.

5. El Telelever delantero cuenta con regulación electrónica opcional y se ha integrado de nuevo un amortiguador de dirección.

6. La transmisión secundaria cuenta con un eje más largo al acortarse el motor y cambios en el anclaje de la rueda.

7. Los cilindros tienen diferentes cotas con menos carrera a pesar de la mayor cilindrada.

3

4

6

7

Es una moto mucho más dinámica en todos los sentidos, el motor acelera con más brío y tiene más alegría en la parte final, el cambio, sin ser de carreras, es más rápido que los anteriores, y al inclinar parece que ha perdido la mitad de su peso. No sólo es más efectiva, sino más rápida de reacciones, y mucho más fácil de llevar en terrenos tortuosos.

Sigues teniendo las principales facultades de la serie con el motor de respuesta a cualquier régimen, aunque con muchas más ganas de alegría, también la suspensión Telelever con su comodidad sobre baches y su comportamiento neutro. Ahora el nuevo anclaje te da aún más sensibilidad, lo que acrecenta la sensación de deportividad de la moto. La gran pregunta es si todo este cambio en lo que se refiere a las aptitudes dinámicas de la nueva GS han mermado su principal, virtud, su capacidad como viajera impenitente para la que no existen límites de distancia ni tipo de terreno. La respuesta definitiva la tendrán que dar aquellos que hagan con ellos las decenas de miles de kilómetros seguidos a los que están habituados, pero sin llegar a esos límites: la respuesta es que sí. Es cierto que es una moto más pequeña, pero mantiene la sensación de amplitud, y ahora es más adecuada para cualquier talla, porque puede adaptarse a distintas estaturas. El motor ya no vibra nada, tiene un funcionamiento suave y coordinado, para los más apegados a la tradición habrá perdido personalidad, ya no suena igual, ni acelerando ni reteniendo, pero mantiene el tacto de motor. A la adaptabilidad se suma la electrónica, que cada vez es más amplia, eso sí previo pago, y una capacidad de carga que como siempre es sobresaliente, ya con maletas conectadas a la red electrónica de la moto.

BMW ya ha presentado la versión Adventure con depósito de 30 litros en vez del de 19 de esta estándar, y con algunas variaciones para la gestión del equipaje y los viajes además de más protección y suspensiones con algo más de recorrido, pero en lo que respecta a las aptitudes campestres de la GS, no va a plantear grandes diferencias, y en este sentido, una vez que la electrónica se adapta al terreno, es simplemente cuestión de equiparla con unos neumáticos adecuados para que siga siendo el mismo "panzer" que llega a cualquier lugar, con un motor que funciona perfectamente a bajo régimen, con mucha tracción, y con un peso muy bajo, que igual que la hace realmente fácil de mover en carretera, la mantiene estable en las irregularidades. La posición sigue siendo válida cuando te pones de pie, aunque puedes levantar el manillar si quieres con torretas opcionales.

Algo a tener en cuenta es que en esta moto el precio base y el que realmente vas a pagar por la moto como la vas a querer de equipada es bastante diferente. La moto que hemos probado acaba por tener un coste casi una cuarta parte superior. El precio base es de 21.750 €, pero empecemos a poner extras. Color Trophy: 964 €; paquete confort: 558 €; paquete dinámico: 1.870 €; control adaptativo de la altura del chasis: 581 €; faros antiniebla: 453 €; paquete enduro 697 €. Ya vamos por 26.872 €. Es cuestión de aumentar algo la cuota mensual, porque, ¿quién quiere una GS pelada? **M**

Rivales

BMW R 1300 Adventure
1.300 cc / 145 CV / 269 kg / N.D. €

KTM 1290 Super Adventure S
1.301 cc / 160 CV / 243 kg / 22.499 €

Moto Guzzi Stelvio
1.042 cc / 115 CV / 246 kg / 17.099 €

Técnica

El chasis está formado por una estructura de acero mixta, con tubos redondos en la parte delantera y una zona trasera fundida en forma de arco, sobre la que se sujeta el amortiguador trasero y el nuevo subchasis de aluminio fundido.

La electrónica ha ampliado sus funciones más allá del control del motor y el sistema de frenos, y ahora el radar opcional permite un control de velocidad inteligente y avisos de vehículos cercanos y las suspensiones se adaptan a modos y condiciones y bajan en parado y a baja velocidad.

La carrocería es nueva, más recogida y con la parte trasera más accesible para los pasajeros. La iluminación LED ha cambiado en la parte delantera con un nuevo faro en X que le da una nueva personalidad y los pilotos traseros integrados en los intermitentes.

El acortamiento del motor ha permitido alargar el eje de transmisión de cardan y adelantar la cruceta delantera de manera que el ángulo del basculante es menor. La extracción de la rueda trasera se ha mejorado con un nuevo sistema de fijación.

El motor boxer no sólo tiene más cilindrada y potencia con cambios en las culatas, distribución y relación de compresión, sino un cárter más compacto al situarse la caja de cambios bajo el cigüeñal.

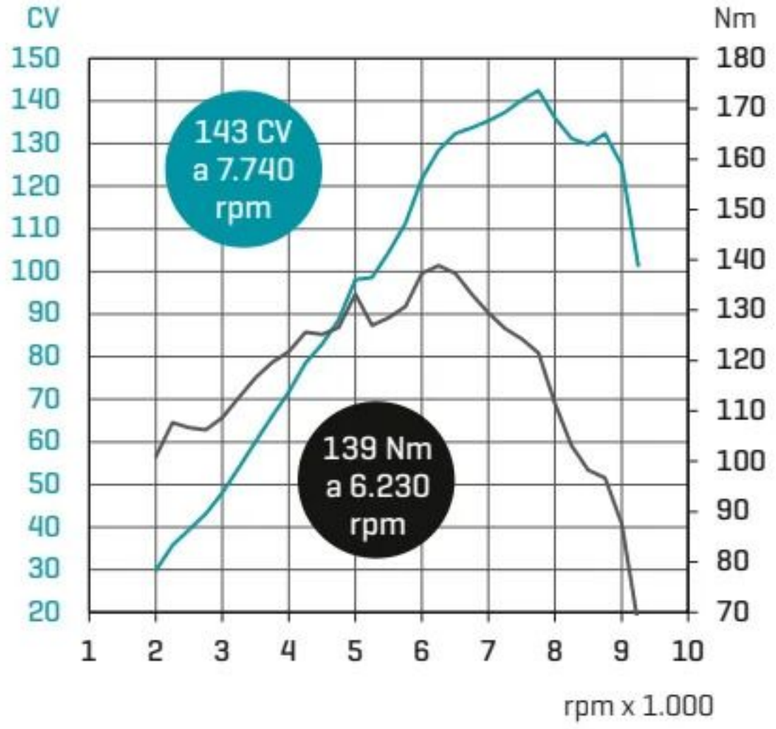
El sistema Telelever delantero tiene una nueva fijación superior, con las barras de la horquilla unidas rígidamente a la placa de la dirección, pero con el manillar fijo al chasis y una placa deformable entre ambos para evitar movimientos parásitos.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Banco de potencia

Potencia máx. al embrague	143 CV (105 kW) a 7.740 rpm
Par máximo	139 Nm a 6.230 rpm
Línea roja (indicada / verif.)	9.155 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	22,3 m/s
Relación peso/potencia	1,8 kg/CV
Potencia específica	110 CV/l

Aunque la curva de par de la R 1300 GS tiene un trazado en medios bastante irregular hay que tener en cuenta la escala en la que se mueve, con más 100 Nm a 2.000 rpm, algo realmente impresionante, de manera que las variaciones en el pico que tiene lugar a 5.000 rpm, que es de aproximadamente 7 Nm es de menos del 5 % de su valor total, algo que en la práctica y con la velocidad con que acelera la moto en la calle, mucho menos que en el banco, no se deja notar. Si lo exceptuamos, estamos ante una curva clásica de subida y bajada bastante simétrica que proporciona una curva de potencia continua, aunque con un golpe final a casi 9.000 rpm.



Datos oficiales

PRECIO: 21.750 €

MOTOR

Motor	2 cil. boxer. Refr: líquida.
Distribución	DOHC ShiftCam 8 V
Diámetro x carrera	106,5 x 73,0 mm
Cilindrada	1.300 cc
Compresión	13,3:1
Potencia máx. dec.	107 kW (145 CV) a 7.750 rpm
Par máx. dec.	149 Nm a 6.500 rpm
Alimentación	2 Inyectores. Toberas de 52 mm
Modos de conducción	4
Ayudas electrónicas	TC; DC. CC
Acc. embrague	Hidráulico
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	9 km/h / 84 km/h
2ª	13 km/h / 120 km/h
3ª	17 km/h / 157 km/h
4ª	21 km/h / 193 km/h
5ª	25 km/h / 225 km/h
6ª	28 km/h / 256 km/h
Transmisión sec	Cardan

CHASIS

Chasis	Tubular con motor portante
Basculante	Monobrazo de aluminio
Geometría	26,2°/112 mm
Suspensión del.	Telever
Diámetro barras/ Recorrido	37 mm / 190 mm
Reglajes	No tiene
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador / 200 mm
Reglajes	Precarga
Freno del.	2 dIscos de 310 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 285 mm
Pinza	2 pistones
ABS Tipo / Desconec.	En curva / Sí
Rueda del.	120/70-19". Llanta 3,00"
Rueda tras	170/60-17". Llanta 4,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	19 l
Peso lleno	237 kg
Dist. entre ejes	1.518 mm
Altura asiento	850 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

Prestaciones

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	231 km/h

ACELERACIÓN

0-100 km/h	4,0 s / 135 m
0-400 m	10,9 s / 200 km/h
0-1.000 m	20,1 s / 231 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,2 s / 73 m
60-140 km/h	6,6 s / 190 m

PESO

Peso lleno	260 kg
Reparto (lleno con piloto)	50,4/ 49,6 %

CONSUMO

Medio	6,3 l/100 km
Autonomía	300 km

La R 1300 GS es una moto que ha nacido como sus predecesoras con la intención de tener un mantenimiento lo más nimio posible, una de las necesidades que tiene cualquier viajero de larga distancia, el cardan y los periodos de revisión se alargan. Además, la gestión del equipaje sigue siendo tan buena como BMW nos tiene acostumbrados. La evolución en el trato con los ocupantes es ahora el enorme catálogo de funciones electrónicas a que te enfrentas si compras las diferentes opciones, que va desde la gestión del motor al funcionamiento de las suspensiones, incluyendo su altura en cada momento y todos los nuevos avisos e intervenciones a la conducción. Y, a partir del mes de agosto, también va a ser posible adquirir el cambio ASA que te permite olvidarte del embrague y del accionamiento del cambio a voluntad.

Respecto a otros cuadros de mandos con muchas pantallas diferentes y una navegación que al final acaba siendo caótica, la BMW opta por algo más sencillo, con su clásica rueda en el manillar izquierdo y botoneras específicas para funciones como los modos de conducción y la navegación por las opciones de información. Las funciones van de pantalla en pantalla con listas de opciones que son sencillas de operar.

Conclusión

BMW ha recorrido de un solo golpe el camino necesario para pasar por varios estadios en la evolución de su gran GS. El cambio que ha tenido lugar desde la 1250 a la 1300 es mucho mayor de lo que podrían denotar esos 50 cc. No se trata únicamente que su motor sea algo más potente, algo que era más que esperable, sino de la también más que patente mejora de sus cualidades dinámicas en el terreno deportivo. Estamos ante una moto algo más compacta, más fácil de llevar a baja velocidad y más maniobrable, pero sobre todo más apta cuando lo que quieres es ir deprisa. Su motor acelera con más fuerza, su cambio es más rápido, su sonido más agresivo, y su chasis está en otro orden en lo que se refiere a agilidad. Por otra parte, la nueva R 1300 GS no tiene exactamente el mismo carácter que sus antecesoras, que es algo a lo que nos habíamos acostumbrado desde hace décadas, y cambiar eso necesita una adaptación. Sobre ella todo es aún más fácil, pero no tienes su sonido al acelerar ni su burbujeo al reducir, sigue yendo sobre raíles, pero ahora las curvas se pueden tomar siguiendo la línea que quieras, y aunque es grande, su chasis recogido en la parte trasera la hace más compacta. Tiene aún más posibilidades electrónicas, hasta el punto que, una buena parte del sobreprecio que probablemente pagarás, es algo que resulta invisible, pero lo que sigue estando claro es que es una GS, el modelo del futuro, que, de repente, ha acabado entre nosotros, habrá que acostumbrarse a ello.

HONDA CBR600RR // KAWASAKI NINJA ZX-6R

REJUVENECIDAS

HONDA Y KAWASAKI SON LAS ÚNICAS QUE TIENEN UNA SUPERSPORT DE CUATRO CILINDROS EN SU CATÁLOGO, DOS MOTOS QUE SE HAN PUESTO AL DÍA PARA REJUVENECER ESE CONCEPTO, Y QUE VAMOS A ENFRENTAR EN CIRCUITO.

TEXTO: **SERGIO ROMERO.** FOTOS: **JAIME OLIVARES.**

Las supersport de 600 cc tuvieron décadas de gloria por el equilibrio entre sus prestaciones, su comportamiento y su precio, que las hacía más accesibles en todos los sentidos que las superbike. Todas las marcas tenían en su catálogo una moto de esta categoría y estaban en muy buenas posiciones en las listas de ventas. Pero las tendencias fueron cambiando a finales de la primera década de este siglo, las restricciones anticontaminación aumentaron y algunos modelos se enfocaron más a la competición, mientras que otros simplemente se descatalogaron, dejando la categoría al borde de la extinción. Pero parece que en una época en la que las motos de 1.000 cc ya superan ampliamente los 200 CV vuelve a haber un hueco para esas deportivas intermedias que tanto público tuvieron. Kawasaki fue la primera en rescatar a uno de sus modelos emblemáticos, las ZX6-R, que volvió el año pasado con ligeros cambios para adaptarse a los tiempos que corren en cuanto a gestión electrónica y a emisiones. Este año Honda ha seguido sus pasos y ha devuelto a nuestro mercado otro nombre mítico, el de la CBR600RR, que ha seguido más o menos la misma receta que su rival para actualizar el concepto de las supersport a esta época. Su llegada ha hecho que aprovechemos una jornada de pruebas con Pirelli en el circuito Ricardo Tormo de Cheste para enfrentarlas y ver hasta donde se puede llegar con ellas en su configuración de serie con los slicks Diablo Superbike SC1.

LAS SUPERSPORT SON UN CONCEPTO DE MOTO DEPORTIVA EXCELENTE

NEUTRAL

El reencuentro con la CBR600RR en el Circuito de Portimao durante su presentación internacional me hizo conectar con ella desde el minuto uno, ya que es una moto con la que he hecho muchos kilómetros, por carretera y circuito, así que la conozco bien. El trabajo que ha hecho Honda para traerla de vuelta se ha centrado, como ya sabéis, en afinar el motor para que cumpla la Euro 5+ sin perder potencia y en montar una gestión electrónica que

La pantalla TFT a color es de 4,2 pulgadas. El nuevo frontal destaca por sus nuevos alerones. La parte trasera mantiene el diseño con el escape con salida bajo el colín.

permita configurar las ayudas electrónicas y la potencia del tetracilíndrico en línea. Así que es más o menos la moto de siempre en su esencia y en su diseño. Y en este caso eso algo muy positivo, que ya notas en cuanto te pones a sus mandos porque mantiene la ergonomía y la geometría de la anterior CBR, que se puede definir por ser muy equilibrada en la posición del cuerpo y en el comportamiento del chasis. Eso permite que sea una moto fácil de llevar en carretera, estable y precisa. Lo mismo sucede en el circuito, donde transmite desde la primera curva una perfecta conexión entre el piloto y sus reacciones. Pero vamos por partes, lo primero que ves y que la diferencia de su antecesora son los pequeños alerones que se han instalado en los laterales del carenado para mejorar un poco el flujo aerodinámico del conjunto, especialmente en el momento de soltar los frenos. Si bien es cierto que en las motos de 600 no hace falta tener ese gran apoyo aerodinámico que sí necesitan las 1000 para evitar los caballitos al acelerar. Otro detalle que la diferencia mucho de la versión anterior es la instrumentación, ahora con una pantalla TFT a color compacta pero que te ofrece la información que necesitas en circuito. Su configuración es más sencilla que en la 1000 porque si utilizas unos neumáticos con mucho agarre, como los Pirelli en compuesto SC1, puedes llevar las ayudas electrónicas al mínimo. Y desde luego la curva de potencia al máximo, así que todos los controles al mínimo, también cuenta con antiwheelie y regulas el freno motor según tu estilo de conducción y circuito. Aquí en Cheste donde hay que tener mucho paso por curva e ir enlazando algunos virajes, para mi gusto es mejor llevarlo al mínimo también. Como el motor es muy progresivo y no tiene tanta potencia en medios realmente puedes acelerar con confianza desde el principio y no vas a notar ni siquiera la entrada en acción del control de tracción HSTC, hay que ser brusco, tener mucha inclinación y poco agarre para que salte. Cuando esto sucede, lo puede probar con el compuesto duro SC3 en Portimao, el control es permisivo en ese modo 1 y puedes notar cómo desliza antes de su entrada en acción. A medida que subes su nivel la moto está más "bajo control" y puedes ver la luz del cuadro que avisa de su actuación sin apenas notar nada en la rueda trasera, algo útil en carretera cuando encontramos zonas con menos agarre. Pero en circuito la puedes llevar como se

Se ha trabajado mucho en el sistema de escape para reducir el ruido y las emisiones, con soluciones parecidas a las de la RC213V de calle.

La aerodinámica de la CBR600RR ha cambiado con un diseño inspirado en el de la 1000. Cambia la forma de la pantalla, la quilla y la parte de inferior del depósito.

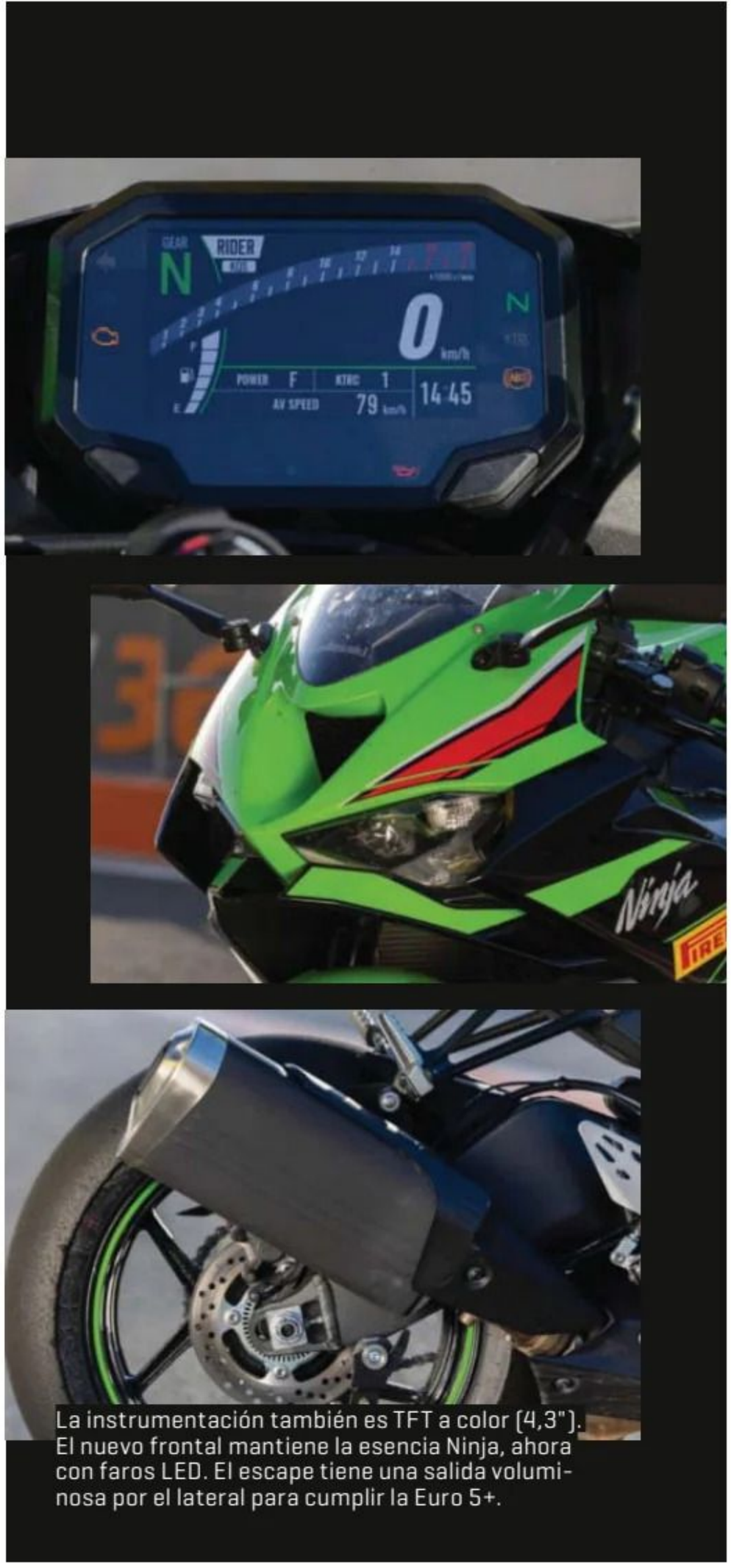
La nueva horquilla Showa BPF de 41 mm y pistón grande ofrece tres posibilidades de regulación. Cuenta con pinzas radiales de cuatro pistones y discos de 310 mm.

El motor tiene cambios en los conductos de admisión, árboles de levas más ligeros, nuevas toberas de admisión de mayor diámetro, y en total la moto pesa 3 kg menos que la anterior.

ha hecho con la supersport toda la vida, ya que la moto tiene una entrega progresiva y mucho agarre. En cualquier caso hay 9 niveles de HSTC disponible, 5 curvas de potencia, 3 de antiwheelie y de freno motor, así que sus posibilidades de regulación son amplias.

Hay que mantener el motor en la zona buena para sacarle el máximo partido cuando estás rodando en circuito, ya que en medios no tiene tanta pegada como la Kawasaki, así que es alrededor de 9.000 rpm donde el tetracilíndrico empieza a rugir con ganas y notas como la potencia fluye a la rueda trasera. A partir de ahí la entrega va aumentando, y entre 12.000 y 14.500 está su máximo rendimiento (ver banco), aunque se puede estirar el motor hasta las 15.300 rpm y te ahorras algún cambio de marcha. Ahora cuenta con "quickshifter" tanto para subir como para bajar de marcha y eso la hace más efectiva y mucho más agradable de pilotar, ya sea en carretera rodando suave o buscando sus límites en circuito. De hecho con el nuevo embrague antibloqueo puedes apurar mucho más las frenadas sin tener que pelearte con los rebotes del tren trasero. Su comportamiento es, como decía al principio, el de la CBR de siempre, que se puede definir por la palabra neutro. La moto te permite hacer lo que quieras y no se desestabiliza, ni hace extraños, siempre la sientes sólida, cuando por ejemplo haces mucha presión en un cambio de dirección rápido, como el de las curvas enlazadas 8 y 9. Así que cada vuelta a sus mandos tienes más confianza y puedes ir más rápido en curvas como la de final de recta, que requiere fe, y apurar más las frenadas fuertes. La nueva horquilla Showa de pistón grande tiene un funcionamiento excelente y se puede ir rápido con ella, ya que sus hidráulicos son lineales y transmite mucha información. Y eso que el ABS aunque tiene función de inclinación puede interferir si eres muy brusco y no es tan fácil hacer trabajar el último cm del recorrido de la horquilla. En cualquier caso las sensaciones que transmite su chasis son increíbles y ahí es donde saca ventaja sobre su rival, ya que te permite ir más rápido en las curvas, entrando, en medio de ella y justo en el momento de acelerar. Además para los que quieran ese extra de agilidad para las carreras se puede ganar con subir las barras de la horquilla 5 mm, algo para lo que ahora hay mucho margen, ya que la horquilla Showa BPF aunque tiene el mismo recorrido es más larga de barras.

KAWASAKI ZX-6R



La instrumentación también es TFT a color (4,3"). El nuevo frontal mantiene la esencia Ninja, ahora con faros LED. El escape tiene una salida voluminosa por el lateral para cumplir la Euro 5+.

La carrecería tiene un diseño muy elaborado para conseguir aerodinámica y estética agresiva, con una cúpula que tiene aperturas para rebajar la presión interior.

Se utiliza una horquilla SFF-BP de 41 mm multirregulable con pinzas radiales de cuatro pistones y discos de 310 mm, que han dejado de ser lobulados.

El chasis doble viga de aluminio se combina con un robusto basculante asimétrico también de aluminio, que mantienen las cotas de la generación anterior.

El motor creció 37 cc con el aumento de 3 mm en su carrera, cuenta con embrague antibloqueo y cuatro modos de gestión de motor.

NOLAN
X-804
Ninja
PIRELLI
Kawasaki

Técnica

Datos oficiales

	Honda CBR600RR	Kawasaki ZX-6R
PRECIO	12.700 €;	13.199 €;
CILINDRADA	599 cc	636 cc
POTENCIA dec.	89 kW (121 CV)	91 kW (124 CV)
VELOCIDAD máx.	250 km/h	245 km/h
PESO lleno	193 kg	198 kg

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. Líquida	4 cil. en línea. Refr. Líquida
Distribución	DOHC 16 V	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	67,0 x 42,5 mm	67,0 x 45,1 mm
Cilindrada	599 cc	636 cc
Compresión	12,2:1	12,9:1
Potencia máx. dec.	89 kW (121 CV) a 14.250 rpm	91 kW (124 CV) a 13.000 rpm
Par máx. dec.	63 Nm a 11.500 rpm	69 Nm a 10.800 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 38 mm	4 inyectores. Toberas de 38 mm
Modos de conducción	5	4
Ayudas electrónicas	TC, AC, DC	TC
Acc. embrague	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena

CHASIS

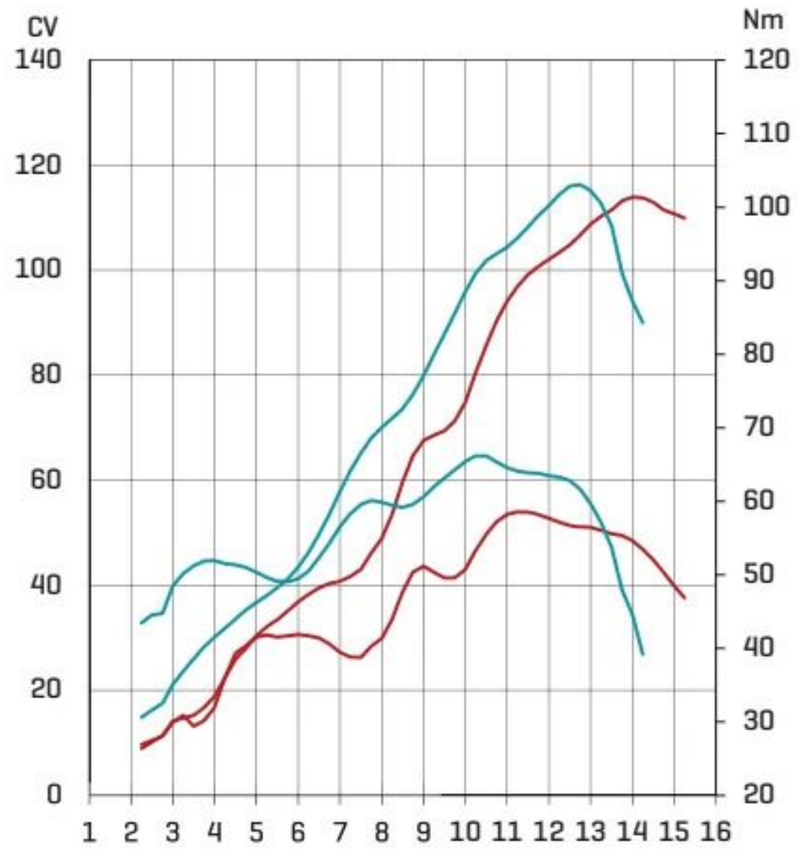
Chasis	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	24°/ 100 mm	23,5°/ 101 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 120 mm	41 mm / 120 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador / 128 mm	Monoamortiguador / 151 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías
Freno del.	2 discos de 310 mm	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 220 mm	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	Estándar / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	18 l	17 l
Peso lleno	193 kg	198 kg
Dist. entre ejes	1.370 mm	1.400 mm
Altura asiento	820 mm	830 mm

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Banco de potencia



Honda CBR600RR
114 CV (84 kW) a 14.000 rpm
59 Nm a 11.250 rpm

Kawasaki ZX-6R
116 CV (85 kW) a 12.750 rpm
64 Nm a 11.500 rpm

La mayor cilindrada de la Kawasaki, aunque no sea mucha, hace que tenga más par y potencia hasta las 13.000 rpm, momento en el que la Honda todavía sigue subiendo hacia su potencia máxima y corta 1.000 rpm más tarde. Hay 2 CV más y 5 Nm a favor de la Kawasaki verificados, más o menos las mismas diferencias que hay en las cifras oficiales.

Prestaciones

	Honda CBR600RR	Kawasaki ZX-6R
VELOCIDAD MÁXIMA		
Real	250 km/h	245 km/h
ACELERACIÓN		
0-100 km/h	3,9 s / 53 m	3,5 s / 48 m
0-400 m	11,6 s / 204 km/h	11,2 s / 202 km/h
0-1.000 m	21,1 s / 238 km/h	21,0 s / 230 km/h
RECUPERACIÓN		
60-100 km/h	5,0 s / 111 m	4,0 s / 90 m
60-140 km/h	10,5 s / 299 m	8,2 s / 229 m
RENDIMIENTO		
Régimen máximo	15.300 rpm	14.300 rpm
Velocidad lineal pistón	21,7 m/s	21,5 m/s
Relación peso/ potencia	1,7 kg/CV	XXX kg/CV
Potencia espec	190 CV/l	182 CV/l
PESO		
Peso lleno	195 kg	198 kg
Reparto (lleno con piloto)	48,8 / 51,2 %	49,1 / 50,9 %
CONSUMO		
Medio	5,4 l/100 km	5,9 l/100 km
Autonomía	320 km	290 km

PODER VERDE

La ZX-6R también se actualizó utilizando la base que se ha utilizado en sus últimas versiones como 636, así que también es una moto que sigue los cánones de esta categoría aunque a su favor juega que el motor tiene un poco de cilindrada extra, que como veremos se nota en las aceleraciones. Como sucede con su rival tiene el diseño tradicional de una supersport, con chasis doble viga y basculante reforzado de aluminio, motor de cuatro cilindros en línea, frenos y suspensiones de calidad, pero ahora se añade la gestión electrónica, que aquí permite elegir entre cuatro modos, sport, road, rain y rider, y en este último se puede elegir entre las dos curvas de potencia y tres niveles de control de tracción KTRC. No hay tantas posibilidades como en las deportivas de última generación pero como decía antes la 600 tampoco necesitan tantos ajustes ya que sus cifras de potencia son muy controlables con los neumáticos actuales. La ZX-6R tiene una postura un poco menos agresiva se podría decir que la Honda, ya que no se carga tanto peso sobre la rueda delantera cuando estás rodando al límite en circuito. En esta comparativa hemos utilizado la toma de datos 2D para ver los tiempos por vuelta y las velocidades en los diferentes puntos del circuito, pero en cuanto te das una vuelta con estas dos motos notas claramente las diferencias antes de comprobar el resultado en el ordenador. El motor de 636 cc tiene más pegada en medios, por esas mayores cifras de potencia y par, y también por el desarrollo más corto, así que en todos los tramos donde hay una aceleración saliendo de una curva lenta la Kawasaki acelera muy bien y le saca un poco de ventaja a la Honda. Es cierto que su electrónica, que hay que llevar en el nivel 1 para ir rápido, no es tan rápida de actuación, pero como decía antes esto no es determinante en las supersport. Sube un poco de menos de vueltas, ya que corta a 14.300 y lo hace de una forma repentina, así que tienes que trabajar un poco más con el cambio. Su motor está muy lleno y tiene una respuesta muy buena en toda la gama, aunque no cuenta con el asistente de cambio en reducciones, algo que en esta época se hace raro. En cuanto a sus valores máximos esta ZX-6R ha dado 2 CV más que la CBR600RR, pero pesa 3 kg más, así que la relación peso/potencia se queda en los mismos valores.

EL RICARDO TORMO DE CHESTE HA SIDO EL ESCENARIO PARA ENFRENTAR A ESTAS DOS SUPERSPORT

La ZX-6R ha demostrado ser también una buena base para las carreras y es una moto fácil de llevar, una característica que se asocia a este tipo de motos. Cuando buscas sus límites en la configuración de serie, las suspensiones originales de la moto no son tan efectivas como las de su rival, a pesar de montar también horquilla Showa, aunque en este caso sea SFF-BP. En las frenadas más fuertes no transmite la misma información, así que pierdes algo de paso por curva y eso en una pista como la de Cheste se acaba notando frente al crono, ya que hay muchos virajes que requieren una buena velocidad de paso por curva. Por su parte el amortiguador trasero también se mueve un poco más a la hora de acelerar, no es algo muy notable, pero esos pequeños detalles, hacen que no seas tan preciso cuando buscas tu vuelta rápida. Lo bueno es que la base sí que es efectiva, de modo que los que quieran darle un uso exclusivo en circuito solo tendrán que poner unas suspensiones a su gusto para poder sacarle el cien por cien al conjunto. En cuanto a la frenada, monta un equipo de las mismas características que su rival, el ABS también puede producir alguna pérdida de tacto en la maneta, así que no puedes ser tan agresivo. De todas formas es una moto muy rápida y divertida tal y como viene de serie, que por esas características también transmite muchas sensaciones. **M**

Conclusión

Estas dos motos son las últimas supervivientes de una generación de supersport, ya que la Yamaha YZF-R6 solo se va a vender para circuito y Suzuki ya no tiene su GSX-R600. Mantienen la esencia que las hizo tan populares, una buena relación entre prestaciones, facilidad de conducción y precio. Así que siguen siendo unas motos muy válidas para adentrarse por primera vez en circuito, para correr con un mínimo de preparación e incluso para usarlas como deportivas de calle. A pesar de ser muy parecidas si vemos la ficha técnica cada una tiene su forma de pilotarse. En este caso, donde el circuito pide paso por curva y no hay tantas rectas largas, la CBR600RR ha sido cuatro décimas más rápida, con un tiempo de 1'44"123 por el 1'44"494 de la ZX-6R. Y lo ha hecho a pesar de tener algo menos de potencia en toda la gama y por lo tanto de aceleración. Eso se nota en algunos puntos del circuito donde sales de la curva con una velocidad baja y la Kawasaki acelera un poco mejor. A cambio la CBR600RR tiene un paso por curva superior y acaba llegando a una velocidad similar incluso a final de recta, y también gana un poco en las frenadas, ya que el chasis y las suspensiones te dan mucha precisión y confianza. Son dos formas de llegar a unos tiempos rápidos para tratarse de motos totalmente de serie, y en ambos casos se igualaría mucho su rendimiento con la preparación básica de una moto de supersport. Lo que ha quedado claro es que son fáciles de llevar, incluso cuando buscas su vuelta rápida, que tienen potencia para transmitirte sensaciones pero que no te va a exigir como sí lo hace una superbike de 215 CV. Así que gracias a la actualización de su electrónica y normativa de emisiones tenemos en el mercado dos opciones excelentes para seguir disfrutando de las supersport.

NOLAN
X-804
PS
Ninja
PIRELLI
ZX-6R
Kawasaki

Airoh
SHOEI
DUCATI
SUZUKI

APRILIA RS 660 EXTREMA // DUCATI SUPERSPORT 950 S
SUZUKI GSX-8R // TRIUMPH DAYTONA 660

MARCHA ATRÁS

LAS MOTOS DEPORTIVAS DE CILINDRADA MEDIA LLEGARON A SER UNAS DE LAS REINAS DEL MERCADO, PERO SU CAÍDA FUE TAN BRUSCA COMO HABÍA SIDO SU ASCENSIÓN. AHORA, MÁS DE UNA DÉCADA DESPUÉS, EL SEGMENTO SE HA RECONVERTIDO CON MODELOS MÁS SENCILLOS Y ECONÓMICOS DISEÑADOS PARA DISFRUTAR EN LA CARRETERA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.
COLABORAN: CHECHU LÁZARO, SERGIO ROMERO, MARIANO URDÍN.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Escanea el código QR
x.com/byneontelegram

En los '90 del pasado siglo y en la primera década de este, las motos deportivas representaban una buena parte del mercado, no sólo en nuestro país, sino en general. Eran los modelos más atractivos, constantemente evolucionados y las carreteras todavía no eran trampas de caza para aquellos que querían disfrutar de ellas entre curvas sin atenerse estrictamente a las velocidades marcadas en cada tramo. Sin embargo, ese éxito también llevó a una cada vez mayor especialización, hasta convertir las supersport y las superbike en auténticas motos de carreras. La crisis de 2008, el cambio de las políticas de tráfico y probablemente el paso de los años por los aficionados a estas motos, provocaron el crack de sus ventas, en el que las de cilindrada media, las 600 cc, se llevaron la peor parte. Al fin y al cabo, eran motos casi tan avanzadas tecnológicamente como sus hermanas de un litro, con precios altos y prestaciones menores. Los pocos compradores del segmento eligieron el "burro grande". Ahora, algunas de aquellas supersport vuelven a la vida, casi igual a como se quedaron hace casi dos décadas. En este mismo número tienes la comparativa de las dos supervivientes japonesas homologadas para ir por la calle en su ambiente natural, un circuito.

Ahora, aquella estirpe de deportivas radicales se ve sustituida por una nueva generación de modelo mucho más sencillos, más económicos, y más adaptados para un uso general, motos que tienen reflejo en otros modelos naked, y que, en algunos casos con la adición de carenados y una nueva posición de conducción, se convierten en las versiones con las que disfrutar entre curvas sin las exigencias del pasado, pero todavía con unas buenas prestaciones y una gran capacidad de diversión.

LA APRILIA RS 660 ES UNA MOTO DE CILINDRADA MEDIA CREADA PARA ESTE SEGMENTO ESPECIALMENTE

ADN PROPIO

Cada marca tiene su propio estilo, y está claro que el de Aprilia siempre ha sido buscar la faceta más deportiva

El cuadro de instrumentos tiene mucha información y posibilidades de ajuste de la gestión y las ayudas. El amortiguador trasero está anclado directamente al basculante. La versión Extrema cuenta con un escape especial más ligero.

de cada segmento. La RS 660 nació antes que cualquiera de sus hermanas, la Touno o la Tuareg, lo que ya da idea de la importancia que la marca da a este segmento. Podría pensarse que los italianos le quitaron los cilindros traseros a su RSV4 y crearon una moto de media talla, pero en realidad la RS 660 va más allá de ello, porque es un diseño completamente nuevo, por mucho que siga algunas líneas de diseño de su hermana mayor, con similitudes en unos cilindros del mismo diámetro y unas culatas con el mismo funcionamiento en lo que respecta a su dinámica de fluidos. En el grupo en el que nos encontramos, su motor es entre los bicilíndricos el de mayor potencia específica, aunque las cilindradas igualen al final las cifras porque es el de menor cilindrada, y el que mayor régimen alcanza. Es el que necesita más vueltas para sentirse a gusto, algo que casa con el resto de la moto, que tiene el carácter más deportivo del grupo, algo que se deja notar en sus cinco modos de conducción, algunos enfocados al circuito, o sus extensas ayudas electrónicas, no sólo con control de tracción, también de levantamiento o retención.

No es que su posición sea especialmente extrema, pero los manillares a la altura de la placa de la dirección y la zaga algo levantada, inspiran deportividad. Es una moto muy corta, menos de 1.400 mm entre ejes, algo que se nota enseguida en marcha, porque es una moto muy fácil de mover, entra en las curvas sin esfuerzo, y con confianza porque el tren delantero, que tiene una horquilla con muchas posibilidades de ajuste, trabaja bien. El amortiguador trasero es algo menos sensible, sobre todo a alta velocidad. Hay que tener en cuenta que la arquitectura de la RS es un tanto particular, ya que su chasis de aluminio sólo sujeta el motor a la parte delantera, mientras se hace cargo directamente del anclaje del basculante y el amortiguador. El sonido ronco del motor se conjunta con sus ganas de funcionar alegre de régimen, para que disfrute hay que intentar llevarlo más allá de las 8.000 rpm dónde obtiene su par máximo, algo fácil con un cambio rápido, pero con un accionamiento duro. Los múltiples modos de funcionamiento del motor y las asistencias se manejan con facilidad una vez que sabes moverte por las pantallas del cuadro, pero entre los primeros no hay grandes diferencias de carácter. De las cuatro es la moto que parece haber sido diseñada de una manera

La carrocería tiene una línea cercada a la de los modelos de mayor cilindrada, con el carenado empleando una técnica multicapa para mejorar el flujo del aire frío y caliente.

El chasis de doble viga de aluminio únicamente sujeta la pipa de la dirección a la parte superior del motor, con el basculante y la suspensión trasera ancladas directamente al cárter del motor.

Las suspensiones son regulables en ambos trenes y cuenta con un sistema de frenos Brembo. La versión Extrema tiene un tubo de escape más ligero y una quilla de carbono que reducen tres kilos el peso.

El motor de dos cilindros en línea tiene el cigüeñal calado a 270° y características similares a los V4 de las RSV, con una elevada potencia específica y un sistema electrónico amplio.

DUCATI SUPERSPORT 950 S

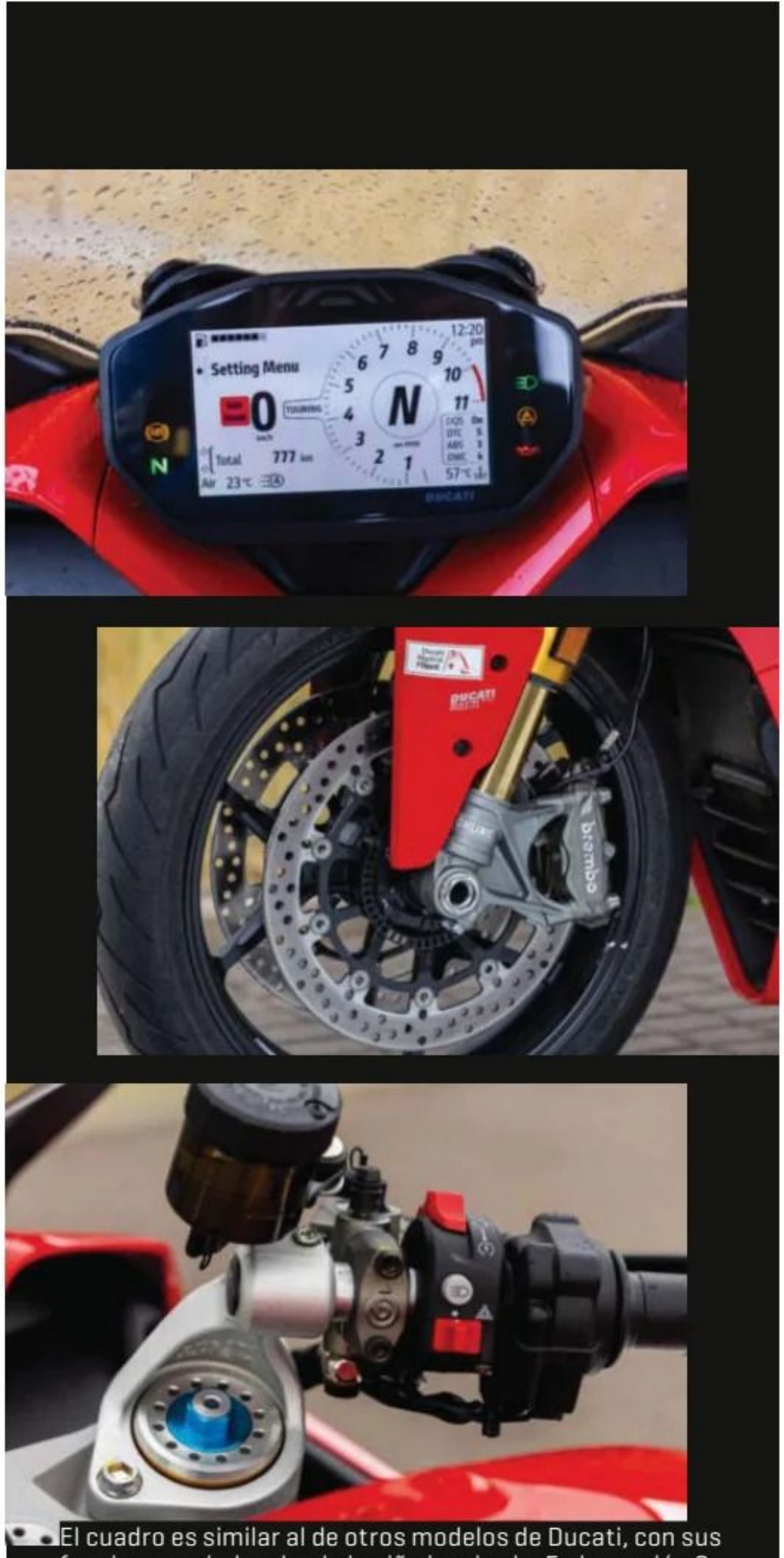
más enfocada a un uso estrictamente deportivo, incluso para hacer incursiones en un circuito, algo para lo que convendría endurecer las suspensiones, pero una ligereza sin igual en el grupo, pesa 20 kg menos en nuestra báscula que la segunda más ligera, la convierten en la más dinámica de ellas.

UN PASO MÁS

La Ducati es, dentro de este grupo un tanto heterogéneo, la moto que más se separa del resto. Más que por su concepción o sus características técnicas, es una cuestión de concepto. Ducati decidió jugar en un segmento de precio superior al de otras firmas, algo que no es cuestión de querer, sino de poder, que ha sido el caso. Si a esto le sumamos que la Supersport de esta prueba es la versión S con suspensiones Öhlins, acabamos por encontrarnos con una moto que cuesta casi el doble que las dos últimas en entrar en el segmento, la Suzuki y la Triumph. También es la moto de mayor cilindrada y potencia, algo que queda bien patente en la comparación de las curvas del banco.

Su motor bicilíndrico en V con distribución desmodrómica accionada por correas va en franco retroceso en la gama del fabricante italiano, que ya sólo lo sirve en esta versión de 937 cc, y aún más ese chasis multitubular de acero, que ha hecho historia en la marca. Podríamos decir que esta Supersport es la superviviente de una época, y como tal se comporta, ya que su funcionamiento es el que podríamos considerar de toda la vida en una Ducati de la categoría supersport. Los semimanillares algo elevados sobre la placa de la dirección proporcionan una posición deportiva, pero relajada, la cúpula es estrecha pero protege si te colocas tras ella y las piernas no están excesivamente forzadas, aunque lo que te confirmará que estás sobre una Ducati es el funcionamiento de su motor. Aunque tiene unas mínimas vacilaciones a muy bajo régimen, enseguida coge el tono, para que disfrutes de una curva de par realmente plana, con potencia en aumento constantemente, aunque en la parte final se estanca ligeramente. El golpe de par al acelerar en medios es el más contundente con diferencia, y además el cambio trabaja muy bien con una palanca de corto recorrido bien asistida electrónicamente.

Comparada con la pequeña Aprilia es más espaciosa, pero también bastante más pesada, tienes que mover



El cuadro es similar al de otros modelos de Ducati, con sus funciones guiadas desde la piña izquierda. En la versión S las suspensiones Öhlins de regulación manual marcan la diferencia respecto al modelo estándar

El chasis multitubular de acero también sigue las normas más clásicas de la marca, formando un enrejado por la parte superior, que se une a la placa que junto al motor ancla el basculante trasero.

En la versión S el equipamiento es de auténtico lujo, contando con suspensiones Öhlins multirregulables en ambos trenes, y una tapa de colín, que la diferencia de la versión estándar.

El basculante monobrazo de aluminio es otra de las exclusividades de la Supersport, que se combina con una salida doble del escape que proporciona un sonido característico.

El motor V2 a 90° es el clásico de Ducati con el cilindro delantero inclinado hacia delante y con su distribución desmodrómica y su accionamiento por correas, que cubica 937 cc.

LA DUCATI SUPERSPORT
950 S TIENE UN
EQUIPAMIENTO SUPERIOR
AL DEL RESTO
DUCATI

35 kg más, aunque en marcha esa diferencia parece encogerse. Con las suspensiones de primer nivel que equipa, tienes la seguridad que su funcionamiento va a ser casi perfecto, dependerá de lo que consigas ajustarlas a tus necesidades. También estás en posesión de un equipo de frenos sensacional, y de una electrónica en la que Ducati ha sido pionera desde hace años. El resultado del conjunto es una moto realmente eficaz, que se maneja con soltura y en la que ya no hace falta tener un periodo de adaptación para entender. Mantiene el sonido típico de Ducati, un chasis rígido del que sus suspensiones se pueden hacer cargo, y un motor más potente que el del resto y que además funciona desde más abajo, aunque hay que dejarlo subir por encima de las 3.000 rpm para que respire sin sobresaltos.

LA GSX-8R PUEDE CONSIDERARSE COMO LA VERSIÓN NAKED DOTADA DE UN CARENADO Y MANILLARES BAJOS

DOS DE UNA

Al igual que ha ocurrido con la Triumph Daytona, el camino que ha llevado al nacimiento de la Suzuki GSX-8R ha sido relativamente sencillo, ya que simplemente se ha dotado de un carenado, semimanillares y un ajuste de las suspensiones a la versión naked. El resultado es una moto más deportiva por posición de conducción, pero que mantiene inalteradas el resto de sus características de manejo.

Su posición de conducción, a pesar de los semimanillares no ha cambiado mucho, ya que los estribos se mantienen en el mismo sitio, lo que quiere decir que deberían subir un poco para ganar altura al suelo, aún a pesar de tener que flexionar algo más las rodillas. En general la Suzuki parece una moto muy compacta y pequeña, aunque sus dimensiones generales no lo son, quizás porque la posición en la moto está algo adelantada. Frente a ti tienes un cuadro bastante sencillo, pero cuyas opciones son las más fáciles de manejar y una cúpula que no está muy elevada. Su motor es el menos potente de los cuatro, pero también el que junto

El cuadro de la Suzuki es el más simple de todos, pero también el de manejo más sencillo. El motor de dos cilindros tiene una menor altura por la situación de la alimentación. La horquilla delantera es invertida y no dispone de regulación.

al de la Ducati ofrece más par en casi todo el espectro de régimen, lo que te permite salir de las curvas sin problemas desde regímenes medios, ayudado también por un desarrollo bastante ajustado. Antes de las 8.000 rpm notarás que no hace falta apretar mucho más, pero jugando con cambios sobre las 9.000 rpm, mantienes siempre el motor en su rendimiento máximo y puedes estar entre 1.000 rpm y 2.000 rpm por debajo de la Aprilia o la Triumph en las mismas circunstancias. El cambio con asistente es algo más tosco y menos preciso que el del resto.

Esta en un nivel inferior de precio con respecto a la Aprilia, y sobre todo, la Ducati, pero también es una moto más sencilla y con un equipamiento electrónico y de componentes diferente, incluso en los que se refiere a las prestaciones aunque con su desarrollo corto recupera muy bien. Es también una moto ágil, con un peso que supera por poco los 205 kg llena y unas suspensiones que, aunque no se pueden regular tienen un tarado adecuado para un uso deportivo, especialmente la horquilla, ya que el amortiguador debería serlo más. Los frenos funcionan bien en conjunto, con un sistema ABS que cumple su función sin ser especialmente radical. En general podríamos decir que estamos ante una GSX-8S con algo más de carácter deportivo, pero no es en absoluto una moto radical en este sentido y dentro del grupo en la zona más polivalente por el comportamiento de su motor.

SUAVIDAD

A la Triumph Daytona le ocurre lo mismo que a la Suzuki, proviene de un modelo naked y su carácter menos deportivo se contagia. No es que sea una moto a la que le falte efectividad en este sentido, pero su comportamiento es siempre más dulce y filtrado que el de motos como la Aprilia y la Ducati. Curiosamente, esto no es óbice para que sea realmente efectiva.

Aunque su motor sea junto al de la Aprilia el de menos capacidad, su cilindro suplementario y su menor carrera, le permiten ser el que gira más arriba y es el que tiene una mayor potencia específica y en segundo en valores máximos, algo que se combina con una curva de par realmente plana, que a la postre que hace sentir que no hay vacilaciones en la aceleración. Además, el motor no vibra prácticamente nada y sube como un cohete hasta casi 12.000 rpm reales, por enci-

La carrocería guarda un aire similar al de otros productos de la casa, ya que equipa las mismas ópticas delanteras LED superpuestas, manteniéndose el mismo depósito y parte trasera de la naked.

El chasis tubular se beneficia de la posición de la caja de aire bajo el asiento para poder disminuir su altura en la zona superior y abrazar el motor por arriba. El subchasis es independiente.

El equipamiento en frenos y suspensiones es más básico que en los modelos más deportivos, sin más regulación que la precarga trasera, pero con pinzas de cuatro pistones de anclaje radial.

El motor de la GSX-8R es el mismo de la versión naked, un bicilíndrico en línea con el cigüeñal calado a 270° que tiene como característica diferencial que la admisión está situada detrás de la culata en vez de sobre ella.

ma incluso del de la Aprilia. Sin embargo, en esta moto siempre notas que dispones de respuesta, aunque, eso sí, haciéndolo girar más arriba que los de las Ducati y Suzuki. Si te fijas en el cuadro de prestaciones, podrás comprobar que salvo por su velocidad máxima, es la moto más dotada, tanto en lo que respecta a las aceleraciones como en la recuperación, y aún con un motor de tres cilindros, es la segunda más ligera, 201 kg llena en nuestra báscula.

La sensación de facilidad de uso y confort se traslada al chasis, con unas suspensiones que absorben bien los baches haciendo que sea una moto cómoda incluso cuando vas deprisa con ella. Respecto a otras con un carácter más marcado puede parecer una moto menos deportiva, pero en realidad es tan efectiva como la que más. Está junto a la Suzuki en el grupo que podríamos considerar como de modelos más básicos en lo que se refiere a equipamiento, con unas suspensiones sin casi regulación, pero tiene un sistema electrónico moderno y un cuadro compacto que se maneja con facilidad desde la botonera de la piña izquierda y el joy stick habitual de la marca. Como la posición de conducción tampoco es muy estricta pese a los semimanillares algo bajos, podríamos considerar que Triumph ha buscado posicionarla en un lugar llamado a ser el más buscado de la categoría, el de los modelos eficaces, pero al mismo tiempo válidos para todo uso. Puede que a los más deseosos de emociones su personalidad les pueda parecer algo tibia, pero el resultado final en cuanto a efectividad no plantea dudas.

Aunque se trata de un grupo algo heterogéneo, estas cuatro motos se inscriben junto a alguna otra como la Honda CBR650R, que no ha estado presente en una zona intermedia entre la que antes ocupaban los modelos sport turismo, que a estas alturas podría decirse que han sido sustituidos por las "crossover" y las deportivas más radicales, que en este momento, son motos de prestaciones superiores como las supersport de toda la vida, devueltas de nuevo a la vida este año. En su momento las naked más deportivas se crearon quitando el carenado a las motos deportivas, parece ser que ahora el camino es el contrario, y de las desnudas llegan las vestidas, un viaje en sentido contrario. **M**

TRIUMPH DAYTONA 660

El cuadro de la Daytona se aleja de las formas rectangulares habituales, pero no es de color como el resto. El basculante está fundido, con el amortiguador anclado a él directamente.

LA DAYTONA 660 HA SABIDO COMBINAR EFECTIVIDAD CON CONFORT DE MARCHA
SHOEI

Técnica

Datos oficiales

	Aprilia RS 660 Extrema	Ducati Supersport 950 S	Suzuki GSX-8R	Triumph Daytona 660
PRECIO	13.840 €	18.390 €	9.699 €	9.995 €
CILINDRADA	659 cc	937 cc	776 cc	660 cc
POTENCIA dec	74 kW (100 CV)	81 kW (110 CV)	61 kW (82 CV)	70 kW (95 CV)
VELOCIDAD máx	233 km/h	237 km/h	208 km/h	216 km/h
PESO lleno	181 kg	216 kg	205 kg	201 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	2 cil. en V de 0'°. Refrigeración líquida	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	3 cil. en línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC X8 V	DOHC 8 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	81,0 x 63,9 mm	94.,0 x 67.5 mm	84,0 x 70,0 mm	74,0 x 51,1 mm
Cilindrada	659 cc	937 cc	776 cc	660 cc
Compresión	13,5:1	12,6:1	12,8:1	12,1:1
Potencia máx. dec.	74 kW (100 CV) a 10.500 rpm	81 kW (110 CV) a 9.000 rpm	61 kW (82 CV) a 8.500 rpm	70 kW (95 CV) a 11.250 rpm
Par máx. dec.	67 Nm a 8.500 rpm	93 Nm a 6.500 rpm	78 Nm a 6.800 rpm	69 Nm a 8.250 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 48 mm	2 inyectores. Toberas de 53 mm	2 inyectores. Toberas de 42 mm	3 inyectores. Toberas de 43 mm
Modos de conducción	5	3	3	3
Ayudas electrónicas	TC, AC, DC, CC	TC, AC	TC	TC
Acc. embrague	Cable	Hidráulico	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio	Multitubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Monobrazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	24,1°/ 105 mm	24°/ 91 mm	25°/ 104 mm	23,8°/ 83 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	41 mm / 120 mm	43 mm / 130 mm	41 mm / 130 mm	41 mm / 110 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías	No tiene	No tiene
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador / 130 mm	Monoamortiguador / 144 mm	Monoamortiguador / 130 mm	Monoamortiguador / 130 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías	Precarga	Precarga
Freno del.	2 dIscos de 320 mm	2 dIscos de 320 mm	2 dIscos de 310 mm	2 dIscos de 310 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 220 mm	Un disco de 245 mm	Un disco de 240 mm	Un disco de 220 mm
Pinza	2 pistones	2 pistones	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / No	Estádar / No	Estádar / No
Rueda delantera	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda trasera	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Capacidad depósito	15 l	16 l	14 l	14 l
Peso lleno	181 kg	216 kg	205 kg	201 kg
Distancia entre ejes	1.370 mm	1.479 mm	1.465 mm	1.426 mm
Altura asiento	820 mm	810 mm	810 mm	810 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

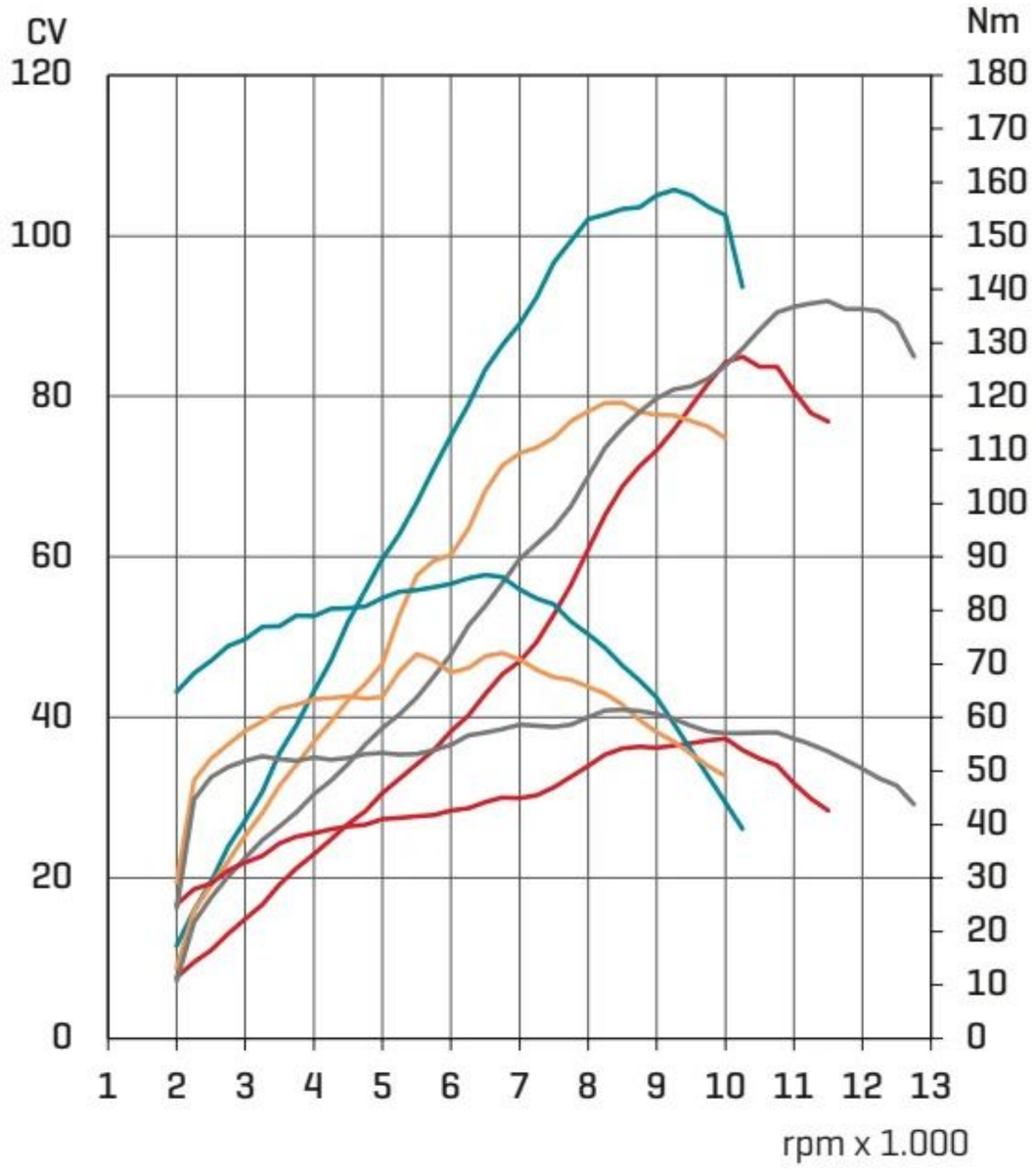
Banco de potencia

Aprilia RS 660 Extrema
85 CV /(63 kW) a 10.250rpm// 56 Nm a 9.975 rpm

Ducati Supersport 950 S
106 CV /(78 kW) a 9.300rpm // 87 Nm a 6.500 rpm

Suzuki GSX-8R
80 CV /(59 kW) a 8.165 rpm // 73 Nm a 5.550 rpm

Triumph Daytona 660
92 CV /(58 kW) a 11.500rpm // 61 Nm a 8.355 rpm



Queda clara la autoridad con que la Ducati domina la situación en cuanto a potencia se refiere y también al menor régimen que necesita para obtenerla, fruto de su mayor cilindrada, y con una curva de par sin oscilaciones y de joroba muy centrada. El caso de la Triumph, con menor cilindrada y cilindros de carrera más corta es el contrario. Logra una potencia mayor que el de las bicilíndricas en línea, pero necesitando subir de las 9.000 rpm para lograr batir al de la Suzuki, que destaca por tener una zona media musculosa. La Aprilia, con menos cilindrada, logra potencia máxima, pero a costa de tener la curva de par con menores valores y necesitar unas 1.000 rpm más para obtener la misma potencia que la Triumph y 2.000 rpm que la Suzuki.

Prestaciones

	Aprilia RS 660 Extrema	Ducati Supersport 950 S	Suzuki GSX-8R	Triumph Daytona 660
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	233 km/h	237 km/h	208 km/h	216 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	3,9 s / 57 m	3,9 s / 54 m	4,7 s / 59 m	3,4 s / 59 m
0-400 m	11,9 s / 185 km/h	11,9 s / 194 km/h	12,1 s / 175 km/h	11,4 s / 189 km/h
0-1.000 m	22,8 s / 212 km/h	21,8 s / 232 km/h	23,4 s / 202 km/h	21,8 s / 217 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	5,3 s / 122 m	4,1 s / 92 m	4,2 s / 95 m	3,9 s / 88 m
60-140 km/h	13,3 s / 391 m	8,2 s / 229 m	9,1 s / 259 m	8,2 s / 233 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	11.486 rpm	10.250 rpm	9.955 rpm	12.640 rpm
Velocidad lineal pistón	24,4 m/s	23,0 m/s	23,2 m/s	21,5 m/s
Relación peso/potencia	2,1 kg/CV	2,1 kg/CV	2,6 kg/CV	2,2 kg/CV
Potencia espec	128 CV/l	113 CV/l	103 CV/l	139 CV/l
PESO				
Peso lleno	181 kg	216 kg	205 kg	201 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,7 / 52,3 %	48,5 / 51,5 %	46,9 / 53,1 %	48,1 / 51,9 %
CONSUMO				
Medio	5,5 l/100 km	5,9 l/100 km	5,4 l/100 km	5,2 l/100 km
Autonomía	270 km	270 km	255 km	270 km

SHOEI
SHOEI
RS660

Conclusión

Si nos fijamos en los precios de estas cuatro motos, incluso en su equipamiento, puede parecer que hay diferencias abismales entre ellas, pero si nos restringimos a lo básico, a su funcionamiento y prestaciones, las cosas están más ajustadas. En el escalón superior nos encontramos con la Ducati Supersport 950 S, la más elitista, aunque la versión estándar sin suspensiones Öhlins y otros componentes de lujo tiene un precio casi 3.000 € inferior. Es la moto más potente y con más carácter, una Ducati de toda la vida, sin las prestaciones de una de las nuevas Panigale y más válida para un uso diario, pero igualmente marcada por su esencia, algo que también le ocurre a la Aprilia RS 660, que en su versión Extrema cuenta con un escape especial y tres kilos menos de peso, pero lo fundamental es su diseño enfocado a marcar sus habilidades deportivas. Aprilia no ha querido andarse con medias tintas, pero ha logrado una moto que no es en absoluto radical, aunque sí efectiva, una peso medio muy ligera, con la potencia justa para no intimidar y un equipamiento completo, que no tiene el renombre del de la Ducati, pero en una moto, que aunque más cara que las otras dos, está bastante por debajo de la Supersport en este aspecto. Tanto la Suzuki como la Triumph son motos que podríamos considerar más sencillas, y de ahí su precio por debajo de los 10.000 €, modelos realizados con pocas modificaciones a partir de sus conocidas naked que tienen habilidades similares a las de partida, la Suzuki es una moto con un motor de mucho brío en medios, una moto fácil y compacta, la que menor prestaciones tiene, pero también la que menos exige. La Triumph destaca por su confort de marcha, tanto en su motor como en un chasis con suspensiones más blandas y cómodas, pero que no desmerece en el aspecto deportivo, una combinación difícil de lograr y que se combina con un motor de altos vuelos realmente sobresaliente.

COMPARATIVA TRAIL A2

CFMOTO 450M // KTM 390 ADVENTURE //
ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 // VOGE 300 RALLY

AVENTURA PARA TODOS

CON UN PRECIO ASEQUIBLE SE PUEDE DISFRUTAR DE LAS VERSIONES MÁS CAMPERAS DEL SEGMENTO TRAIL A2. MOTOS SENCILLAS DENTRO Y FUERA DEL ASFALTO, Y CADA UNA DE ELLAS INTERPRETA A SU MANERA LO QUE SE SUPONE QUE DEBERÍA SER UNA AUTÉNTICA TODOTERRENO.

TEXTO: **CHECHU LÁZARO.** FOTOS: **JAIME OLIVARES.**
COLABORAN: **JUAN PEDRO DE LA TORRE, SERGIO ROMERO Y JOSÉ MARÍA TORRES-ACERO.**

El segmento trail es sin duda el más prolífico en el actual mercado de las dos ruedas. Hay un componente práctico evidente y es que, si hablamos en términos de versatilidad o polivalencia, este tipo de motos no tienen rival. Son capaces de sacarte de un apuro entre el tráfico de la ciudad y de acompañarte un buen puñado de kilómetros disfrutando del paisaje y con total comodidad. Del mismo modo que te permiten tanto darte un alegrón en tramos revirados de carretera, como tocar lo marrón con más o menos efectividad. Motos para todo tipo de terrenos que conforman un universo en sí mismas y que se pueden dividir por cilindrada, configuración de motor, enfoque, precio, tipo de rueda o denominación de origen. En esta ocasión te traemos cuatro opciones trail para el carnet A2, que están pensadas para todos los públicos y que destacan en su faceta más aventurera.

Otro punto en común que tienen las cuatro motos de esta comparativa es que su fabricación se hace en la otra parte del mundo: Dos de las marcas chinas con mayor potencial y penetración en nuestro país (CFMoto y Voge), y otras dos motos 'Made in India', por mucho que los orígenes de Royal Enfield sean en la metrópoli de las islas británicas o que KTM sea una marca 100 % austriaca. Conviene recordar que todos los modelos de pequeña y mediana cilindrada se producen en la planta india de Bajaj, que superó hace ya tiempo el millón de unidades fabricadas para las diferentes marcas del grupo Pierer Mobility.

Si hace no tanto el origen asiático de los modelos era visto en sentido peyorativo por muchos usuarios, estos prejuicios se han dejado atrás en términos de fiabilidad, ya que cualquier moto que se importa en nuestro país llega con unos estándares de calidad impecables, no tienen rival en relación equipamiento/precio.

SUAVIDAD EN MARCHA, SIN APENAS VIBRACIONES Y HACIENDO MUY CONFORTABLE SU USO EN CARRETERA

Una moderna pantalla TFT repleta de información, con dos entradas de USB (tipos A y C) para cargar dispositivos y conectividad total a través de la app específica de la marca.

UN CILINDRO MÁS

CFMoto tenía en su catálogo una completa y versátil gama denominada MT (Multi-function Touring) que iba desde los 650 cc hasta los 800 cc, y a la que desde este 2024 se ha incorporado esta nueva versión de 450 cc que supone el modelo de acceso trail a la marca china. La principal diferencia con sus rivales de comparativa es que esta 'cuatro y medio' equipa un propulsor de dos cilindros en línea con el cigüeñal calado a 270º y con una culata de cuatro válvulas dotada de doble árbol de levas, que es bastante compacto y con unas prestaciones cercanas a las que marca el límite de la categoría.

En marcha destaca por su suavidad, sin emitir apenas vibraciones y haciendo muy confortable su uso en carretera, apoyado por un embrague muy preciso que pone de su parte cuando subimos de marchas. Quizás le falte algo de pegada en el primer golpe de gas, pero lo contrarresta con una curva de par destacable, que permite ganar a sus rivales en las recuperaciones.

Con una estética dakariana inconfundible, no esconde sus aspiraciones más camperas. De hecho, te invita a ponerte de pie nada más subirte a sus mandos. Las líneas de su carenado parecen hechas para un raid, con el parabrisas regulable en altura y hasta te esperas encontrar el 'roadbook' donde se sitúa el cuadro de instrumentos. Pero engaña el tamaño general, porque descubres que es una moto hecha para todas las tallas. De hecho, es la moto más bajita y permite situar el asiento en dos posiciones, a 800 mm y 820 mm.

La parte ciclo también está más orientada a esa faceta aventurera. Llantas de radios de 21 pulgadas delante y 18 detrás con neumáticos mixtos, y horquilla invertida KYB, con regulación hidráulica delante y de precarga y extensión detrás. Cuando pisas lo marrón, además de contar con un botón en el manillar para desconectar con facilidad el ABS de la rueda trasera y el control de tracción, cuenta con un sistema para plegar los retrovisores y evitar que te golpees con la maleza del alrededor (un sistema que en ciudad y entre coches también se mostró muy útil).

En líneas generales CFMoto ha hecho un gran producto con esta trail, con un equipamiento de primer nivel y a un precio muy ajustado, como acostumbra a hacer con sus modelos que llegan a Europa. En carretera abierta fue la que más aplomo mostró, quizás por esa apariencia de moto más grande con su bicilíndrico que la hace ser única en su especie, pero sí que daba la sensación de que permitía devorar kilómetros sin cansarte demasiado... siempre que estés sentado sobre el asiento y no quieras imitar a tu dakariano favorito.

DIVERTIDA

La única europea de esta comparativa tiene el inconfundible sello de Mattighofen, aunque como ya dije antes, su producción se haga en la India. Estéticamente hablando, quizás sea la trail menos ortodoxa. Más bien parece un mix entre un naked futurista y una ligera moto de enduro. Y no es solo una cuestión visual, ya que a los mandos se notan las diferencias cuando te bajas de cualquier otra montura y te subes a esta KTM, con su rueda delantera de 19 pulgadas y llantas de aleación. Los manillares están más bajos y la posición en marcha es más agresiva. Y sobre todo cuando te pones de pie sobre los estribos para afrontar tramos de pista la postura es un tanto forzada.

A pesar de tratarse de la aventurera de acceso al universo naranja, no es una moto pequeña. De hecho, toma la base de su hermana mayor, la 790 Adventure, y por eso tiene hechuras de moto mayor, con el asiento situado a 855 mm del suelo. Luego en marcha la moto es muy ligera y se controla con suma facilidad, siendo una muy buena opción para moverte por la ciudad. Es muy destacable el tacto general de sus mandos, así como la buena sintonía que encuentras entre el puño del acelerador y el motor que, pese a ser un monocilíndrico no vibra en exceso y sobre todo estira mucho su sexta marcha, tanto que llega a costar encontrar el corte.

Entre los componentes de alto nivel en su parte ciclo destacan las suspensiones WP Apex regulables en extensión y compresión en el caso de la horquilla, y en extensión y precarga en el del amortiguador. El freno delantero con pinza de anclaje radial Bybre ("By

TFT a color muy intuitivo para navegar en las distintas pantallas, con cuentarrevoluciones parpadeante para el cambio óptimo de marcha con conectividad a través de la app KTMConnect.

AUNQUE TOMA LA BASE DE LA 790, ES UNA TRAIL MUY LIGERA Y UNA MUY BUENA OPCIÓN PARA MOVERTE POR LA CIUDAD

Brembo"), de anclaje radial y 4 pistones, y completa el sistema de frenada el ABS Bosch con asistencia en curva, que le aporta un plus de seguridad y que no solo es efectivo sino que tiene un tacto muy agradable.

En el apartado electrónico la KTM justifica en parte la diferencia de precio que tiene con el resto de sus rivales. Ya que equipa de serie tanto acelerador electrónico, como embrague con sistema antirrebote. Además, en la última versión de esta Adventure se incluyeron dos modos de conducción, el 'Street' y 'Off-Road', que permite desconectar tanto el control de tracción como el ABS en pistas.

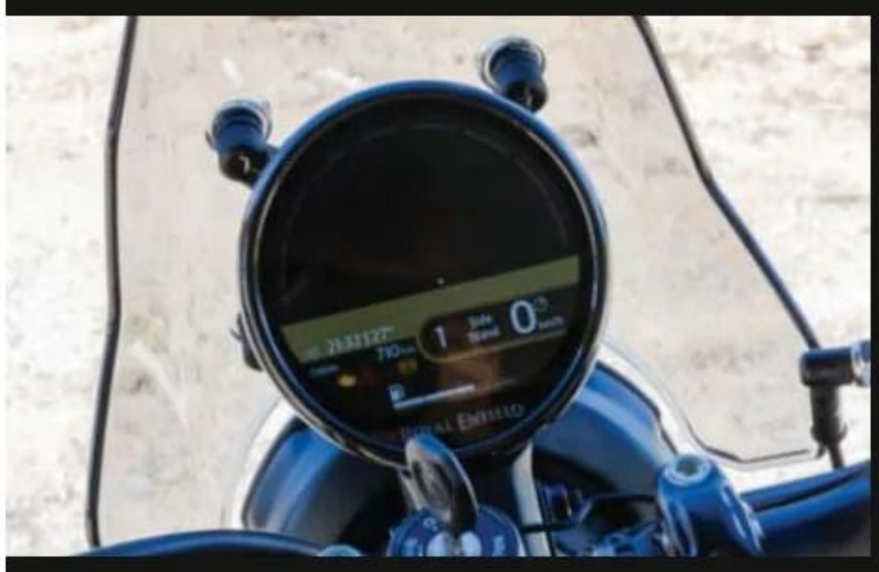
ESTA TRAIL POLIVALENTE EQUIPA EL PRIMER MOTOR DE REFRIGERACIÓN LÍQUIDA DE LA MARCA INDIA

Quizás esta KTM no sea la trail de acceso con la que más kilómetros te hagas en carretera abierta, o la que más capaz se muestre en terrenos más complicados. Pero si hay una palabra que de defina a este modelo, tanto dentro como fuera del asfalto, esa es diversión. Y no hay nada mejor que divertirte sobre dos ruedas.

TODOCAMINO

Tradicionalmente Royal Enfield se ha caracterizado por hacer motos sencillas, económicas y robustas, con ese componente clásico que las personaliza estéticamente. Y ninguna de estas tres características se ha perdido en la nueva Himalayan 450, que sin embargo supone un antes y un después en el catálogo. Hasta hace no tanto, el fabricante indio estaba muy centrado en el mercado local, pero de un tiempo a esta parte abrió las miras y pretende competir de tú a tú en el mercado europeo. Con sus particularidades y su idiosincrasia, pero al mismo nivel tecnológico de las motos occidentales.

El cambio más trascendente que adopta este modelo está en el motor, el primero de refrigeración líquida de la marca india. Todo un punto y aparte en su filosofía y un signo inequívoco de los nuevos aires que corren



Una pantalla circular con la información necesaria e incorpora un nuevo sistema de navegación con tecnología de Google que permite dos tipos de visionado: analógico y digital.

por Royal Enfield. No es el único cambio que hay en el propulsor, que se ha modernizado y ahora es mucho más pequeño y ligero. El cilindro está inclinado en vez de en vertical como en el resto de los modelos de la marca, con sistema antirrebote en el embrague y un eje de equilibrado por delante del cigüeñal.

En marcha se aprecia todavía esa rumorosidad tan típica en de las motos indias, que contrasta con un comportamiento suave, con escasas vibraciones y que estira más de lo que parece, hasta alcanzar una nada desdeñable cifra de velocidad máxima de 163 km/h, la que más ha corrido en este apartado. Pero tan importante como hacer la punta es que se percibe una respuesta constante del acelerador y una subida progresiva del par con el régimen. Más o menos lo que se puede esperar de una moto de estas características.

El diseño de esta trail tampoco es como cualquiera, con ese faro redondeado y ese guardabarros delantero tan particular. También es mucho menos liviana y a pesar de que se estrecha mucho en la parte del asiento, permitiendo maniobras sin bajarnos de la moto, es la más pesada en parado, aunque esos kilos de más desaparecen en marcha.

Quizás sea la moto de la comparativa con un mayor equilibrio entre sus caras (on road y off road), propias del segmento trail. Su posición es muy natural en marcha y el tacto de las suspensiones, que no son ni muy blandas para la carretera ni especialmente duras para la tierra, donde es capaz de transitar casi por cualquier lugar por muy abrupto que sea el camino. Esto es casi una exigencia en la India y se puso de manifiesto en la presentación internacional que se hizo... en el Himalaya, cómo no, a más de 3.000 metros de altitud, sin que desfalleciese esta resistente trail para el A2.

ENDURERA

La marca china sigue su propio camino e interpreta este segmento con un modelo que se sitúa a medio camino entre las trail aventureras y una moto con pura esencia de off road. Solo hace falta echar un vistazo a esta Voge 300 Rally, para apreciar esos tintes "dakarianos" de los que presume, con una óptica de doble faro, parabrisas elevado, guardabarros delantero alto, de-

El chasis tubular de acero sigue la tendencia actual de abrazar el motor por la parte superior con tirantes para anclar la culata por delate y por detrás, y se estrecha entre las piernas para facilitar la conducción de pie.

La horquilla invertida de 43 mm está firmada por Showa, mientras que detrás equipa un monoamortiguador progresivo regulable en precarga.

Incorpora un disco en cada rueda con un sistema ABS que puede desconectarse en la parte posterior. Las llantas son de 21" y 17" con neumáticos de medida 90/90 y 140/80.

El motor es de nueva factura y se trata de un moderno monocilíndrico refrigerado por agua, con embrague antirrebote y un eje de equilibrado por delante del cigüeñal.

fensas que protegen la parte mecánica y un conjunto general muy estrecho y ligero que debería facilitarle la vida al usuario. Pero al mismo tiempo, la moto es alta. Muy alta. Y se aprecia en la considerable distancia entre el cubrecárter y el suelo, y sobre todo entre asiento y el suelo (915 mm). Así que ojo porque a las tallas más mediterráneas les costará poder plantar en parado un pie en el firme, por suerte las suspensiones ceden un poquito y ayudan a los más bajitos.

Siendo una moto asfáltica, como todas las trail, esta Voge está mucho más enfocada al campo que cualquier de sus rivales. Es mucho más ligera (163 kg con depósito lleno) y tiene un recorrido mayor de las suspensiones en ambos ejes, con unas dimensiones de las ruedas (21'' y 18''), llantas de radios propias de las motos de campo y neumáticos de taco. El apellido 'Rally' se lo tiene ganado. Unas suspensiones que son de producción propia de la marca china y que absorben las irregularidades con bastante destreza, sobre todo teniendo en cuenta de que esa misma horquilla y amortiguador tiene que servirnos en tierra y en carretera.

En el motor también es el más pequeño de las cuatro, sin llegar a los 300 cc y con una potencia verificada de 25 CV. Llama la atención lo corto que tiene el desarrollo, dando la sensación de que vas un poco ahogado en carretera y buscando siempre subir otra marcha más. Esa misma sensación en el campo se vuelve más amigable, aportando donde más se necesita y siendo más constante a bajas vueltas con lo que te facilita las cosas en lo marrón. Luego en marcha es muy ágil en todos los terrenos y con una gran maniobrabilidad por su reducido peso. Esos puntos fuertes podemos aprovecharlos también en la ciudad, siendo una trail bastante ratonera y capaz de esquivar cualquier atasco y colocarse primero en los semáforos.

Buscando el lado más práctico, se trata de una verdadera moto escuela tanto en campo como en carretera, ya que todo parece fácil a sus mandos y a un precio muy competitivo. Una buena opción para el que busca su primera moto con el carnet A2 o una primera experiencia en el mundo del off road. **M**

VOGE 300 RALLY

La Voge equipa un cuadro LCD mucho más austero que sus rivales, con la información justa y sin posibilidad de conectividad, pero sí con una puerto USB para cargar dispositivos.

SIENDO UNA MOTO ASFÁLTICA, ESTÁ MUCHO MÁS ENFOCADA AL CAMPO QUE CUALQUIERA DE SUS RIVALES

Técnica

Datos oficiales

	CFMoto 450MT	KTM 390 Adventure	Royal Enfield Himalayan 450	Voge 300 Rally
PRECIO	5.990 €;	7.299 €;	6.437 €;	4.487 €;
CILINDRADA	450 cc	373 cc	452 cc	292 cc
POTENCIA dec.	31 kW (42 CV)	32 kW (44 CV)	29 kW (40 CV)	21,3 kW (29 CV)
VELOCIDAD máx.	160 km/h	160 km/h	163 km/h	142 km/h
PESO lleno	195 kg	176 kg	201 kg	163 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refr. Líquida	1 cil. vertical. Refr. líquida	Un cil. inclinado. Refr. Líquida	1 cil. vertical. Refr. líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 4 V	DOHC 4 V	DOHC 4 V
Diámetro x carrera	72,0 x 55,2 mm	89 x 60 mm	84,0 x 81,5 mm	78 x 61,2 mm
Cilindrada	450 cc	373.2 cc	452 cc	292 cc
Compresión	11,5:1	12,6:1	11,5:1	11,0:1
Potencia máx. dec.	31 kW (42 CV) a 8.500 rpm	32 kW (44 CV) a 9.000 rpm	29 kW (40 CV) a 8.000 rpm	21,3 kW (29 CV) a 8.500 rpm
Par máx. dec.	42 Nm a 6.500 rpm	37 Nm a 7.000 rpm	40 Nm a 5.500 rpm	25 Nm a 7.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 32 mm	Un inyector. Toberas de 46 mm	Un inyector	N.d.
Modos de conducción	No tiene	2	2	No tiene
Ayudas electrónicas	TC	TC	TC	No tiene
Acc. Embrague	Cable	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Tubular de acero	Multitubular de acero	Tubular de acero	Doble cuna de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de acero	Doble brazo
Geometría	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diám. barras / recorrido	41 mm / 200 mm	43 mm / 170 mm	43 mm / 200 mm	41 mm / 205 mm
Reglajes	Extensión y compresión	Extensión y compresión	No tiene	No tiene
Suspensión tras. / recorrido	Monoamortiguador progresivo / 200 mm	Monoamortiguador / 177 mm	Monoamortiguadorm progresivo / 200 mm	Monoamortiguador con bieletas / 240 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Precarga	Precarga	Precarga
Freno del.	Un dIsco de 320 mm	Un disco de 320 mm	Un dIsco de 320 mm	Un dIsco de 265 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	2 pistones	2 pistones
Freno tras.	Un disco de 240 mm	Un disco de 230 mm	Un disco de 270 m	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / Sí	En curva / Sí	Estádar / Sí	Estádar / Sí
Rueda del.	90/90-21". Llanta 2,50"	100/90-19". Llanta 2,50"	90/90-21". Llanta 2,50"	90/90-21". Llanta 3,00''
Rueda tras	140/70-18". Llanta 4,50"	130/80-17". Llanta 3,50"	140/80-17". Llanta 3,50"	120/80-18". Llanta 5,10''

MEDIDAS

Cap. depósito	17,5 l	14,5 l	17 l	11 l
Peso lleno	175 kg (en seco)	159 kg (en seco)	196 kg	158 kg
Dist. entre ejes	1.505 mm	1.430 mm	1.510 mm	1.430 mm
Altura asiento	820/800 mm	855 mm	825/845 mm	915 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

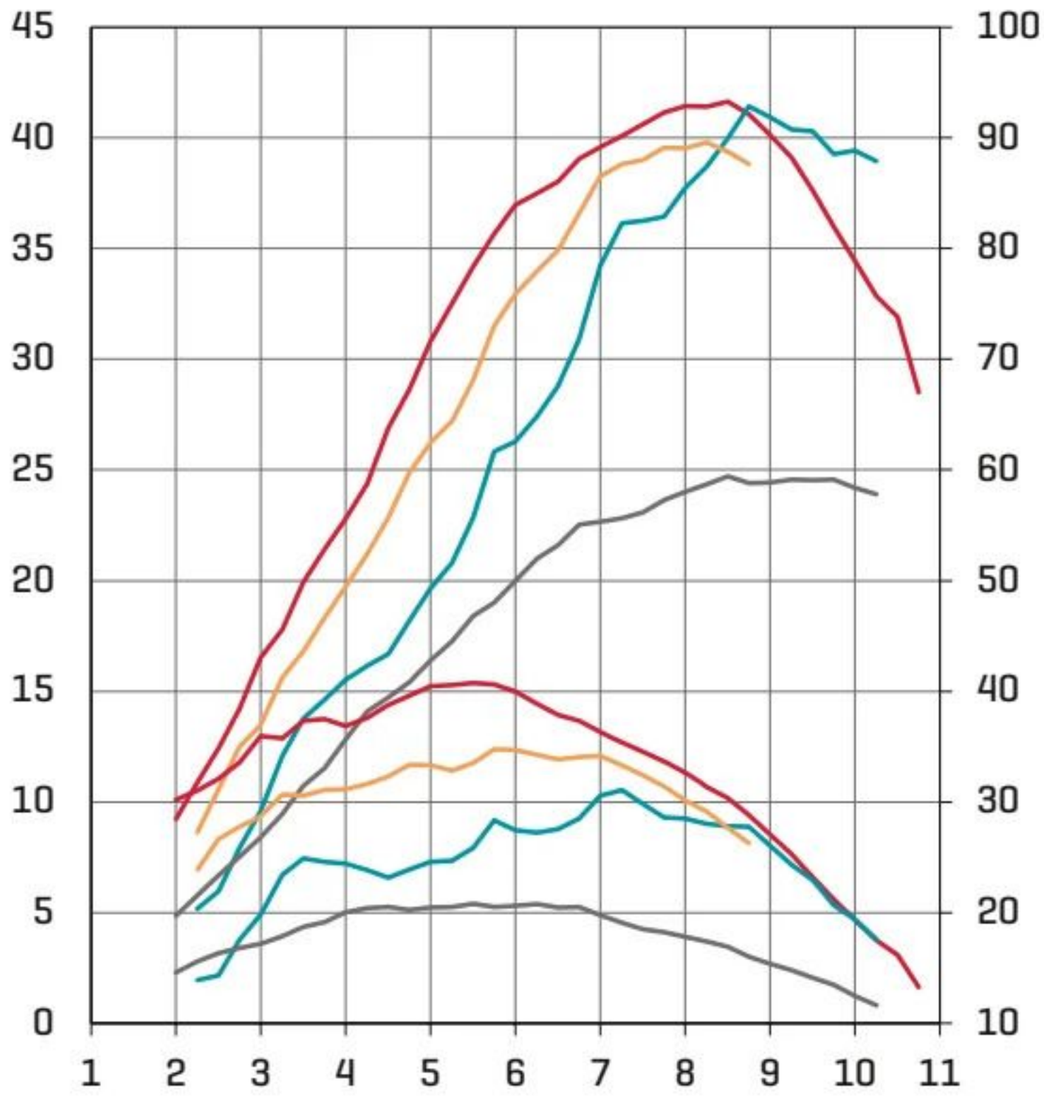
Banco de potencia

CFMoto 450MT
42 CV /(31,3 kW) a 8.500 rpm // 4,2 Nm a 5.500 rpm

KTM 390 Adventure
42 CV /(31,3 kW) a 8.775 rpm // 3,2 Nm a 7.120 rpm

Royal Enfield Himalayan 450
40 CV /(29,8 kW) a 8.250 rpm // 3,5 Nm a 7.000 rpm

Voge 300 Rally
25 CV /(18,6 kW) a 8.500 rpm // 2,1 Nm a 6.250 rpm



Prestaciones muy igualadas entre la CFMoto, la KTM y la Royal Enfield, las dos primeras con una potencia máxima de 42 CV, por los 40 de la trail india; mientras que la Voge se queda más retrasada (29 CV), con un propulsor con mucha menos cilindrada. Sube más alegre de vueltas el único bicilíndrico de la comparativa, el de la 450MT y también se aprecia diferencia en la curva de par, que lo entrega a menor régimen sobre todo que la 390 Adventure. Consumos muy similares entre las cuatro motos de la comparativa, ninguna superó los 5 l/100 km, aunque destacable la autonomía de la Royal Enfield que supera los 400 km. A favor de la Voge juega el peso más contenido, 13 kg menos que la KTM y casi 20 con respecto a la Himalayan.

Prestaciones

	CFMoto 450MT	KTM 390 Adventure	Royal Enfield Himalayan 450	Voge 300 Rally
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	160 km/h	160 km/h	163 km/h	142 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	7,9 s / 103 m	6,1 s / 111 m	7,5 s / 102 m	9,9 s / 188 m
0-400 m	16,5 s / 155 km/h	14,8 s / 137 km/h	16,0 s / 141 km/h	17,0 s / 117 km/h
0-1.000 m	30,5 s / 160 km/h	29,6 s / 154 km/h	30,3 s / 159 km/h	33,8 s / 136 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	5,0 s / 114 m	10,3 s / 239 m	7,8 s / 177 m	8,2 s / 187 m
60-140 km/h	14,3 s / 438 m	26,4 s / 785 m	16,6 s / 473 m	-
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	10.836 rpm	10.305 rpm	8.800 rpm	10.400 rpm
Velocidad lineal pistón	19,9 m/s	20,6 m/s	23,9 m/s	21,2 m/s
Relación peso/potencia	4,64 kg/CV	4,22 kg/CV	5,03 kg/CV	6,52 kg/CV
Potencia espec	93,4 CV/l	111,7 CV/l	88,6 CV/l	85,5 CV/l
PESO				
Peso lleno	195 kg	176 kg	201 kg	163 kg
Reparto (lleno con piloto)	44,9 / 55,1 %	45,8 / 54,2 %	44,8 / 55,2 %	45,0 / 55,0 %
CONSUMO				
Medio	4,6 l/100 km	4,8 l/100 km	4,5 l/100 km	4,9 l/100 km
Autonomía	380 km	302 km	405 km	225 km

Conclusión

En la cruenta batalla del segmento trail hay motos para todos los gustos y generalmente comparten una polivalencia que les permite moverse por todo tipo de terrenos. Aunque es cierto que algunas se desempeñan mejor en el asfalto y otras tienen su lado más aventurero, como las cuatro protagonistas de esta comparativa, sin importar su cilindrada, más bien como modelos de acceso a un rango de acción (y precio) superior. La CFMoto 450MT es quizás la más turística de todas, apoyado por un motor bicilíndrico de un funcionamiento muy suave y una ergonomía muy conseguida; pero con una estética puramente dakariana. En el lado opuesto se situaría la Voge 300 Rally, la más pequeña, ligera y manejable; y al mismo tiempo la que más posibilidades off road ha demostrado tener. La KTM 390 Adventure tiene ese ADN propio de Mattigofen, con un punto 'ready to race' que explota en carreteras reviradas e incluso en ciudad, pero quizás le penaliza la faceta más campera. Mientras que la robusta Royal Enfield Himalayan 450, sin destacar en ningún aspecto en concreto, es la más equilibrada en esa concepción 'on-off road'.

ALPEN MASTER
2024

Naked A2
- CFMoto 450 NK
- Kawasaki Z500

Scrambler
- Husqvarna Svartpilen 401
- Triumph Scrambler 400

Naked medias
- KTM 990 Duke
- Yamaha MT-09

Deportivas medias
- Honda CBR650R
- Suzuki GSX-8R

Supermoto
- Ducati Hypermotard 698 RVE
- GasGas SM700

Trail medias
- BMW F 900 GS
- Ducati DesertX Rally

Maxi trail
- BMW R 1300 GS
- Honda CRF1100 AT AS

Crossover
- BMW S 1000 XR
- Suzuki GSX-S1000 GX

ARRIBA Y ABAJO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

LLEGA DE NUEVO NUESTRA GRAN COMPARATIVA ANUAL EN LOS ALPES, UN CIRCUITO REPLETO DE CURVAS CERRADAS, SUBIDAS EMPINADAS Y BAJADAS CASI VERTICALES ENTRE LOS PICOS DE LA MAYOR CORDILLERA DE EUROPA, Y SOBRE TODO EN EL PASO STELVIO Y LOS PUERTOS DE MONTAÑA QUE LO JALONAN.

TEXTO: **P.B./MRD.** FOTOS: **JÖRG KÜNSTLE, ARTURO RIVAS.**

x.com/byneontelegram

Este año se cumple la vigésima edición del Alpen Master, y decidimos hacer un homenaje a aquella primera edición volviendo a su escenario original, el Stelvio y sus alrededores, por mucho que la pasada edición la hubiésemos realizado también en este entorno. Sin embargo, en esta ocasión el clima no nos ha acompañado tanto como hubiese sido deseable. Subiendo desde nuestra base de operaciones en Solda por la ladera oriental, justo en la "tornanti" 22, el desvío hacia el hotel Franzenshöhe, se acaba la ascensión por ese lado, a no ser que fueses el conductor de una máquina quitanieves, sólo ellos podían abrirse paso por el resto de las 48 paellas hasta la cima. Y eso que estábamos a finales de junio.

Afortunadamente el Stelvio se encuentra en medio de todo un festival de puertos, así que dejando de lado la segunda parte de esa ladera, nos quedaban las amplias curvas del Paso del Forno, las cerradas del Umbrail, la ladera occidental del Stelvio o las últimas curvas antes de llegar a Solda, a una altura de 1.900 m. Un buen recorrido de unos 200 km digno de una prueba como esta, en la que participan 17 motos, las 16 novedades más reseñable de las ocho categorías participantes y la moto reinante, la Suzuki V-Strom 800 DE, que tiene que defender su título frente a la selección formada por las ganadoras de cada grupo enfrentadas previamente en su propio duelo en el que las virtudes de cada una quedan plasmadas de manera objetiva, con los números como jurado, que es en lo que se centra esta primera parte.

En el próximo número la gran final con motos de diferentes segmentos no puede dilucidarse únicamente con cifras e impresiones de manejo dentro de una misma categoría, porque las motos son muy dispares, así que decidirá un jurado internacional mediante un proceso de eliminación directa, a la nueva campeona de los Alpes y a su séquito.

Estamos en los Alpes, inmersos en los puertos más altos de Europa, así que aquí las pruebas que hemos realizado se centran en las condiciones que te encuentras cuando los subes y los bajas: frenada y aceleración en pendiente, comportamiento al salir de las curvas cerradas, agilidad en las tornanti, por poner algunos ejemplos. Unas pruebas y unos datos que son relevantes exclusivamente en el terreno en el que se realiza el Alpen Master.

Curvas infinitas

El Stelvio es el puerto más alto de la zona, pero desde luego no está solo. Sus 2.757 m lo coronan como el rey del Alto Adige, pero a su alrededor tienes otros pasos realmente notables y que además están en unas condiciones perfectas para montar en moto desde finales de la primavera, aunque puede ocurrir como este año, que el Stelvio todavía no haya abierto su ladera norte, algo que a finales de junio ya no va a ocurrir. Desde la subida de Bormio te encuentras la desviación al Umbrail que se adentra en Suiza. También desde Bormio puedes tomar la dirección a Livigno realmente espectacular, en sentido contrario llegar al paso Gavia y a Delle Gracie y Tonale. Y, por supuesto, si te adentras en Suiza puedes llegar a la frontera austriaca para disfrutar durante días y días de todo tipo de puertos, cada cual más espectacular. Una semana de vacaciones en los Alpes te puede llegar a atragantar de tanto ascenso, descenso, y sobre todo de sus infinitas "tornanti".

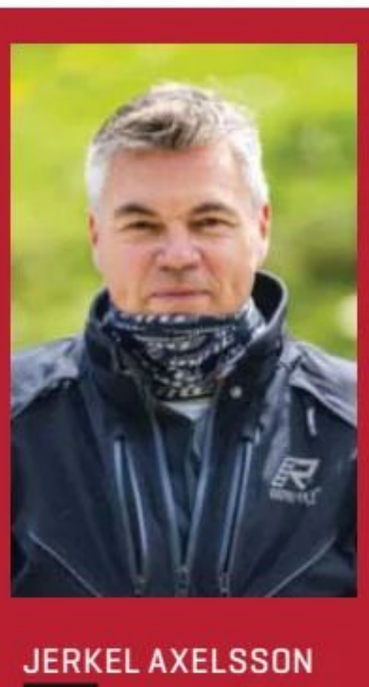
El Stelvio

El escenario de esta edición del Alpen Master ha sido de nuevo el Paso Stelvio, en la parte meridional de los Alpes Italianos, en el Alto Adige. El año pasado ya estuvimos aquí, pero dado que en 2024 se celebraba la 20ª edición de esta prueba, decidimos regresar a su escenario original. La verdad es que en algunos lugares las cosas han cambiado bastante, como en el Umbrail, que a principios de siglo nos regalaba un asfalto terrible, y ahora está en unas condiciones perfectas para montar en moto, algo que es bastante general en todos los puertos que jalonan al gran Stelvio. Este más que famoso puerto, el segundo más alto de los Alpes, muy cerca de la frontera con Suiza y Austria, necesita trabajo para que lo corones. En una de sus vertientes asciendes desde los 1.228 m a los que está situado Gomagoi, a sus 2.757 m con una pendiente media de más del 7 % y acaba en el 9 % a lo largo de 24 km con 48 tornanti por delante de ti, aunque este año todavía una parte se encontraba cerrada para despejarlo de nieve. Desde el otro lado, saliendo de la localidad de Bormio, te encuentras con más de 21 km de ascenso con las mismas paellas que negociar.

LOS PILOTOS

PEPE BURGALETA
MOTOCICLISMO (ESPAÑA)

ALESSANDRO CODOGNESI
ÍN MOTO (ITALIA)



JERKEL AXELSSON
BIKE (SUECIA)

THOMAS SCHMIEDER
MOTORRAD (ALEMANIA)

Paraiso

Nuestra base de operaciones tanto la pasada temporada como esta, ha estado en la localidad de Sulden, en el valle del mismo nombre, y al final de una carretera de curvas que parte desde la que asciende al Stelvio en la localidad de Gomagoi. Se trata de un lugar perfecto para los senderistas, con cabinas que ascienden a las cumbres cercanas y una infraestructura perfecta para disfrutar de los Alpes cuando la nieve cede terreno. El propietario del hotel Pure Mountain Resort Paradies, Lukas Wallnöfer, un apasionado de las Ducati, ya no es un practicante activo, pero todavía siente pasión por los motociclistas y posee un establecimiento perfecto para aquellos que quieran disfrutar de la zona en moto, a tan sólo unos kilómetros del inicio de las primeras tornanti de la carretera del Paso Stelvio y con unas instalaciones que incluyen un luminoso aparcamiento subterráneo con la posibilidad de ofrecer una zona para trabajos de mantenimiento, y sobre todo, la mejor calidad de la cocina de la que hemos disfrutado a lo largo de estos 20 años de historia del Alpen Master. Una vez que aparcas la moto y te quitas el equipo, es realmente como vivir en el “Paraíso”.

KARSTEN SCHWERS
MOTORRAD (ALEMANIA)

PETER MAYER
MOTORRAD (ALEMANIA)

DIEGO D´ANDREANI
IN MOTO (ITALIA)

PETR SLEZAK
MOTOCYKL (REPÚBLICA CHECA)

ERIC BULSINK
MOTO PLUS (PAÍSES BAJOS)

En el aparcamiento del hotel Franzenshöhe la gran mayoría de las motos son trail de media y alta cilindrada. Que casi todos se decanten por ellas no significa necesariamente que sean la mejor opción, porque hay un término que es clave en este ambiente, el peso. Con maletas y grandes depósitos, siempre superan sin sus ocupantes los 250 kg y en muchos casos los 300 kg, con una altura que a menudo no te permite ir bien situado cuesta abajo, y si llegas a pararte en mitad de una tornanti, sabes que acabarás en el suelo. Estas dos naked A2 no están a su altura en cuanto a prestaciones y equipamiento, pero sobresalen en términos de peso. La CFMoto 450 NK llena pesa 177 kg, y la Kawasaki Z500 168 kg, con una altura de asiento de 800 mm y 790 mm respectivamente, perfectas para principiantes y para estas curvas tan cerradas.

La posición de conducción en cada una es distinta. La Z 500 parece casi una 125 cc. Con su manillar cerca del conductor, el sillín bajo y las piernas flexionadas. No hay mucho espacio en la pequeña Kawasaki, y los que sean más grandes tienen que tener cuidado para no darse con las rodillas en el manillar en las tornanti. Sin embargo, los de menor talla estarán encantados con sus dimensiones, que les van a proporcionar confianza inmediatamente. En la CFMoto tienes más espacio, en comparación parece más grande, con un manillar más alto y adelantado, el asiento deja más espacio, y el ángulo de las rodillas es más amplio. Una posición más adecuada para hacer turismo. Su motor de la CFMoto sigue la misma línea, el bicilíndrico de 449 cc es suave en su respuesta cuando abres el acelerador, reacciona con calma, pero directamente en los cambios de carga y aumenta de régimen con un empuje constante. La Z 500 está a la par en cuanto a prestaciones, pero Kawasaki la ha dotado de una relación de cambio ultracorta, tanto que a 100 km/h, está sólo un poco por debajo de 6.000 rpm. Esto es perfecto para un terreno como los Alpes, porque con el motor girando alegre a poca velocidad, compensas las pérdidas de potencia que se producen a gran altura, y tienes más brío acelerando a la salida de las curvas en segunda montaña arriba. En estas condiciones la pequeña Kawasaki

SON PEQUEÑAS Y POCO POTENTES PERO ESTAS NAKED JUEGAN CON SU FACILIDAD DE CONDUCCIÓN

KAWASAKI Z500

▲ Motor con una aceleración enérgica
Excelente manejabilidad
Ligera como una pluma
Altura del asiento adecuada para principiantes
Distancia de frenado cuesta abajo

▼ Configuración ABS
Suspensión trasera justa
Respuesta en cambios de carga del acelerador

Ganadora

CFMOTO 450 NK

▲ Maniobra sin esfuerzo en curvas
Tamaño suficiente con mucho espacio
Precio muy atractivo
Buena estabilidad de marcha
Fácil manejo
Control de tracción

▼ Frenos insulsos
Escasa potencia en altitudes elevadas
Poca carga útil

supera fácilmente a la CFMoto, y también le enseña su óptica trasera a motos en principio más potentes. Sin embargo, este vigor en la respuesta no está exento de inconvenientes: es muy sensible al movimiento del acelerador, y da algunos tirones, sobre todo a baja velocidad en curvas muy cerradas, cuando empiezas a abrir el acelerador justo después de dejar de frenar. La CFMoto se maneja mejor, pero le falta empuje.

El chasis de la Z500 resulta casi perfecto para bambolearse por los puertos de montaña, lo hace con un apoyo total en el asfalto y con precisión. Permite que la muevas con rapidez y sin esfuerzo manteniendo la estabilidad en las curvas, aunque la horquilla es algo banda y se hunde mucho en las frenadas, y el amortiguador cuando lo sometes a mucha presión acelerando sobre baches a veces traquetea. En la mayoría de las situaciones sigue siempre la línea escogida porque aún guarda un as en la manga, su agilidad. La Kawasaki gira en un palmo de terreno y te permite cambiar la trazada con total facilidad. La CFMoto también es una buena compañera de juegos en las curvas de los Alpes, y se mueve sin esfuerzo en las curvas, con una mayor precisión en las frenadas bajando, pero no se acerca a la libertad de movimientos de la Kawasaki. Los frenos necesitan una mano firme para desacelerar enérgicamente, porque las pastillas no agarran con mucho tacto. Sin embargo, el tarado y el funcionamiento del ABS es sobresaliente y logra que ni siquiera en la prueba de frenada cuesta abajo con pasajero la rueda trasera se despegue del suelo. El inconveniente es que las distancias de frenado se alargan ligeramente. En el caso de la Z 500, las pastillas muerden el disco con más fuerza, aunque el funcionamiento del ABS sea más criticable. Cuando aparecen baches frenando cuesta abajo, la parte trasera se levanta notablemente. Llega un momento en que para evitar el vuelco hay que dejar de apretar la maneta.

La Z 500 gana la apuesta a la 450 NK, principalmente por su corta relación de cambio, aunque tampoco te equivocarás si eliges la CFMoto. Es algo que no hace más que subrayar el hecho que, recorrer las montañas con motos de nivel básico funciona de forma excelente y te hace sudar mucho menos que con motos de 300 kilos.

Las protagonistas

HUSQVARNA SVARTPILEN 401

▲ Motor con mucho par arriba
Agilidad y tacto de la rueda delantera
Buen equipamiento electrónico
Manejo sencillo
Palanca de cambios asistida
Sistema de frenos bien equilibrado

▼ Posición demasiado encogida
Funcionamiento áspero del motor a bajas revoluciones
Par a bajo régimen

Ganadora

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

▲ Suspensiones confortables
Motor suave y refinado
Posición de conducción cómoda
Gran autonomía
Ganchos de sujeción para equipaje
Gran altura libre al suelo

▼ Tendencia al subviraje
Efectividad de los frenos y tacto blando de maneta
Velocímetro difícil de leer

Dentro de la gran familia de los modelos denominados Modern Classic, Vintage o Retro, motos que combinan el encanto clásico atemporal con la tecnología moderna, tenemos un grupo de Scrambler de pequeña cilindrada, que son motos de acceso con carácter bonachón que también te permiten disfrutar en las curvas. En nuestro caso nos encontramos en la Husqvarna y la Triumph con motores que difícilmente podrían ser más diferentes en cuanto a sus características. En el corazón de la Svartpilen 401 late un monocilíndrico procedente de KTM, su LC4c, que este año ya cumple la normativa Euro 5+. El motor sube bastante de vueltas y es rápido de reacciones, acelerando rápidamente a partir de 5.000 rpm. Responde a las órdenes del acelerador de forma precisa e inmediata y se mantiene sorprendentemente dócil incluso a bajas revoluciones para ser un motor de un solo cilindro. En cuanto a la electrónica, también puede seguir el ritmo de motos más grandes, dispone de dos modos de conducción y control de tracción que trabaja de acuerdo al ángulo de inclinación con dos niveles.

En la Scrambler 400 X la norma es la simplicidad, sólo tienes un modo de conducción para transitar por las accidentadas subidas y bajadas de los Alpes. Lo hace en estas circunstancias con algo más de calma que la Svartpilen, pero no es ninguna sorpresa. La Triumph tiene que mover 18 kg más que su competidora y además tiene cinco CV menos. No obstante, sus 40 CV son más que suficientes para circular y adelantar sin problemas, incluso en subidas con mucha pendiente. El monocilíndrico de 398 cc es de nuevo diseño, y proporciona de forma mucho más lineal que el LC4c de la Svartpilen, aunque se queda sin aliento antes que ella en la parte alta del cuentavueltas. Destaca sobre todo el zona baja y media, en la que para tener un solo cilindro zumba con suavidad y buenas maneras.

Si nos apartamos de los regímenes bajos y medios y trabajar arriba del todo, las relaciones de cambio de ambas cajas son bastante cerradas. Estas operaciones se ven claramente más facilitadas en el caso de la Svartpilen, que dispone de un asistente de cambio. La Triumph Scrambler parece que se ha enfocado más a un estilo clásico,

LAS MOTOS CON ESTILO RETRO SON CAPACES DE DEMOSTRAR QUE NO SÓLO CUENTAN CON ESTILO

y prescinde de él. En general, la Triumph se lo toma las cosas con más calma, y se centra principalmente en la comodidad. Esto se confirma debido a un ajuste más blando de las suspensiones, que son confortables y que se combinan con un sillín que tiene la misma orientación. La Husqvarna es claramente más dura, pero esta firmeza también proporciona un mejor tacto y estabilidad en el tren delantero. La Scrambler tiene un manillar más ancho, que necesita menos presión para hacerla girar, y en principio podrías creer que es algo más rápida de dirección que la Svartpilen, pero no es así, porque es más remolona de reacciones, especialmente para hacerla entrar en la curva. Prefiere frenar siempre en línea recta y que dejes de hacerlo antes de forzarla a inclinar para tomar la curva, mientras que la Husqvarna entra con más facilidad, incluso aplicando los frenos en la entrada e inclina con ganas hasta altos ángulos de inclinación. Una vez en la trazada, las dos motos abordan las curvas sin que te de la sensación de ir muy inclinadas, aunque la Scrambler necesita más esfuerzo en la dirección para alcanzar el ángulo deseado.

La Husqvarna frena bien, con un sistema que es fácil de modular y con un punto inicial de presión en la maneta que se mantiene constante incluso en bajadas largas. Los frenos de la Scrambler se sienten más pastosos, tienes que apretar la maneta con todas tus fuerzas y con los cuatro dedos, y aun así acabas deteniéndote más lejos que con la Svartpilen. En el terreno de la ergonomía, en cambio, la Triumph está mejor resuelta y es más cómoda con un manillar más ancho y un asiento más alto, que proporcionan una posición erguida y hacen que sea muy cómoda. La Husqvarna pone el acento en su lado deportivo con una posición de conducción más recogida y el cuerpo más adelantado, con más peso en la rueda delantera y con un manillar más estrecho. Al final, centrándonos en los hechos, la Svartpilen convence en todos los aspectos. El motor es más vivo y tiene asistencias electrónicas, es más ágil y estable en las curvas y frena de manera más convincente, un conjunto de ventajas que la otorgan la victoria. La Triumph Scrambler 400 X está todavía un poco verde, con puntos de mejora, especialmente sus frenos.

Si te gusta la conducción deportiva, pero no quieres renunciar a usar tu moto todos los días, está claro que estas nakeds son una de las mejores opciones. La KTM irradia esa vivacidad desde el primer momento, porque su nuevo motor bicilíndrico en línea de 947 cc es capaz de comenzar a acelerar desde cualquier velocidad inicial como si no hubiera un mañana. Con algo menos de 90 Nm ya a 3.500 rpm, no necesita estar girando a altas vueltas. Además, puedes gestionar la respuesta desde los modos de motor. En un terreno como las subidas a los puertos alpinos, la aceleración desde abajo y unas relaciones de cambio cerradas son más importantes que la potencia y la velocidad máxima, y esto es una ventaja para la 990. Es un motor muy potente, es capaz de revolucionarse hasta altas vueltas y ofrece 122 CV a 9.600 rpm. El motor también dispone de una sofisticada electrónica, con control de tracción sensible al ángulo de inclinación, que puedes regular para que intervenga con diferentes grados de antelación, limitando el par motor, o dejándole más libertad para lograr la máxima aceleración, y que sólo limite en el último segundo el deslizamiento de la rueda trasera.

La Yamaha MT-09 también ofrece la opción de ajustar el comportamiento del control de tracción. Su motor de tres cilindros en línea de encendido regular no tiene la pegada en todo el espectro de vueltas del de la KTM, pero funciona de forma suave, sin vibraciones, y ofreciendo una entrega de potencia absolutamente lineal. Incluso supera el ya excelente comportamiento en los cambios de carga del acelerador que tiene el de la KTM. Incluso en primera, te encuentras con una transición suave cuando vas jugando con el acelerador. Los asistentes de cambio en las dos direcciones que equipan ambas motos trabajan perfectamente y con gran suavidad.

Si quieres darlo todo de ti en un puerto de montaña y ser el primero en llegar a la cima, la 990 Duke no sólo está mejor posicionada en términos de propulsión. Sus suspensiones WP tienen un ajuste preciso para trabajar a la perfección, y al mismo tiempo se las arreglan para ser razonablemente suaves sobre las innumerables

UNA NAKED MEDIA DE MÁS DE 100 CV ES UN ARMA PERFECTA EN LAS CURVAS DE LOS ALPES

Las protagonistas

KTM 990 DUKE

▲ Motor vivo con mucha potencia y par
Fácil manejo en todo tipo de curvas
Gran estabilidad
Asistentes de conducción sensibles
Ergonomía erguida
Buen comportamiento de frenada

▼ Sin protección contra la intemperie
Chasis muy firme y poco sensible
Apenas espacio para equipaje

Ganadora

YAMAHA MT-09

▲ ✣onducción en puertos de montaña
Motor muy refinado
Buen confort de suspensión
Suave respuesta del acelerador
Buenas asistencias a la conducción
Gran recorrido de la rueda delantera

▼ Menos capacidad de amortiguación
El comportamiento del control ABS
Sin protección contra la intemperie

grietas del asfalto, y ayudan a la Duke a lograr una gran estabilidad una vez que está inclinada, lo que la hace aún más efectiva en las aceleraciones y frenadas al límite. La Yamaha dispone de unas suspensiones efectivas, pero no al mismo nivel.

Los frenos de la Duke son también potentes y tienen un ABS bien afinado. Se detiene en muy poco tiempo en la prueba de frenada de 75 a 25 km/h cuesta abajo con plana carga, lo que incluye un pasajero de 80 kg. Su distancia de 27,5 m la colocan en el tercer lugar de todas. Incluso al bajar desde los casi 3.000 m a 1.000 metros, el punto en el comienza la presión de la maneta permanece en el mismo punto. Los frenos de la MT-09 también soportan el largo descenso, pero la sensibilidad del ABS deja algo que desear: con intervalos de funcionamiento algo largos, alarga claramente la distancia de frenado cuesta abajo con carga, y no siempre consigue mantener la rueda trasera cerca del suelo de forma constante. La horquilla tiene un tarado algo blando, que provoca hundimientos, y la amortiguación en casos extremos también tiene algo menos de retención. En ese aspecto, con una amortiguación más suave en su respuesta, las suspensiones de la Yamaha consiguen planchar los baches del asfalto, pero conforme aumenta la velocidad, esa menor amortiguación hace que pasando rápido sobre los baches pronto empieza a vibrar. Por eso acaba siendo mejor abrir el acelerador de forma un poco menos agresiva y pasar a disfrutar de los magníficos panoramas que rodean el paso del Stelvio. Gracias a su manejo neutro y su ligereza, la conducción de la MT-09 no requiere que estés atento a nada en especial. En general, esto también se aplica a la 990 Duke, aunque no es tan fácil de mover en las curvas cerradas cuando se conduce con un estilo más turístico. Es cuando cedes a la constante llamada de la KTM para que aumentes la velocidad disfrutas de unos frenos que prácticamente no levantan la moto cuando los aplicas inclinado, saborear su estabilidad en las curvas, y aprovechar sus grandes prestaciones. Y todo esto es le lleva a la final por un cómodo margen, sobre la Yamaha, cuya anunciada versión SP, podría eliminar las limitaciones de la versión estándar.

Las protagonistas

DEPORTIVAS MEDIAS

SUZUKI GSX-8R

▲ El motor es la estrella de la cilindrada
Manejo desenfadado y a toda prueba
Gran confort de asiento
Carga útil
Entrega de potencia
Fina respuesta del acelerador

▼ Embrague manual
No se puede sujetar el equipaje
El ABS regula de forma algo brusca

Ganadora

HONDA CBR 650 R

▲ Embrague electrónico
Gran rendimiento de frenada
Buena autonomía
Suave funcionamiento del motor
Mucha altura libre al suelo
Funcionamiento del ABS

▼ Motor con pocos bajos
Podría tomar las curvas más fácilmente
Respuesta del motor

Las deportivas de gama media deben compatibilizar un uso deportivo con la vida diaria, algo que dominan tanto la Honda CBR 650 R, que hemos probado con el sistema E-Clutch, y la Suzuki GSX-8R. Estos dos modelos, sin embargo, no llevan sus ansias deportivas hasta sus límites, la posición que adoptas sobre ellas con unos semimanillares que en la CBR están situados a la altura de la placa de la dirección y en la Suzuki por encima, hace que en la Honda te mantengas más adelantado, con el cuerpo por encima del depósito, mientras en la GSX-8R la vida sea más relajada, aumentando su maniobrabilidad, lo que resulta una ventaja en nuestras idas y venidas hacia el Paso Stelvio. Ninguna curva es demasiado cerrada, ninguna pendiente demasiado pronunciada, y gracias a la espalda y el cuello más relajados, puedes mirar hacia delante más tiempo sin cansancio. Esto es algo que en la Suzuki se logra sin esfuerzo y de manera más relajada.

En la Honda tienes que estar más concentrado y atento a la llegada de las curvas, y la posición te invita a trabajar con todo su cuerpo para lograr la trazada adecuada. Ambas motos equipan neumáticos Dunlop Roadsport2, pero cada una con especificaciones especiales. Mientras que la Suzuki con la versión "X" se inclina con facilidad en las curvas y sigue sin esfuerzo tus deseos, ya sean trazar con línea cerrada o abierta, siempre con una gran estabilidad, la Honda necesita estar más atento para lograr pasar con la misma velocidad. Sus Dunlop "N" prefieren ir en línea recta antes que inclinarse a mucha velocidad, y necesitan un agarre firme y un buen impulso en la dirección para sacarla de la trayectoria recta. Una lástima, porque con sólo 212 kg, es perfecta para tomar curvas en los Alpes. Sólo el chasis y, sobre todo, los neumáticos no quieren seguirle el juego. La Suzuki de 205 kg la supera con facilidad.

Además, la Suzuki se beneficia de su motor, un bicilíndrico en línea de 776 cc que empuja en toda la gama de revoluciones. Incluso si tiene que girar casi en parado, con el motor funcionando poco más allá del régimen de ralentí, sólo necesitas un rápido

ESTAS DEPORTIVAS MENOS ESTRICTAS COMBINAN PRESTACIONES CON FACILIDAD DE MANEJO

movimiento en el puño del acelerador, y la velocidad aumenta sin una protesta. El motor de cuatro cilindros de 649 cc de la CBR 650 R lo tiene más difícil para responder desde tan abajo. Ofrece más potencia, 95 CV, pero en ella nada funciona sin revoluciones, entrega toda la potencia a 12.000 rpm y sólo una modesta parte en la zona baja del tacómetro.

Cuando sube de medio régimen, comienzan de verdad las sensaciones sobre la CBR 650 R. En curvas de radio amplio bien trazadas trabaja a la perfección, pero conforme se van cerrando, la forma de trabajar de su motor más desventajas va creando. Incluso el E-Clutch no ayuda aquí, porque la Suzuki cambia de marcha con la misma facilidad con su asistente bidireccional.

Igual que se sube los puertos, hay que descenderlo, y cuando bajas empieza el mejor momento de la CBR 650 R, porque la frenada de la Honda con su sistema de doble disco delante y su ABS es digno de elogio. Los discos de 310 mm y el sistema antibloqueo de frenos sin opciones de configuración ofrecen un gran rendimiento cuesta abajo, incluso con dos personas. En este sentido ha superado al resto de las contendientes de este Alpen Master. La electrónica de control del ABS y el sistema de frenos de la Suzuki, que también cuenta con dos discos de 310 mm delante, no pueden igualar este rendimiento.

Con un modesto consumo de 4,9 litros cada 100 km, la CBR impresiona por su economía, y la GSX-8R consume 0,2 litros menos, lo que significa que ambas pueden recorrer fácilmente unos 300 km de una sola tirada en medio de las montañas. Ambas motos dominan el trabajo de subir y bajar, las carreteras anchas y estrechas, pero la Suzuki se siente más cómoda en este terreno. Con la GSX-8R y su fino motor, no puedes equivocarte ni siquiera en los Alpes, mientras que la CBR 650 R se siente más a gusto en curvas fluidas y no puede ocultar una cierta falta de aliento al subir curvas cerradas.

La victoria en el duelo de las deportivas medias 2024 es para la Suzuki, que se gana con justo merecimiento su acceso a la gran final.

SUPER MOTO

LAS SUPERMOTO ESTÁN MÁS HECHAS PARA RECORRIDOS CORTOS QUE LLEGAR HASTA LOS ALPES

Una supermoto es mucho más una moto para divertirse que para irse de vacaciones. En realidad, son motos destinadas a ofrecer una conducción deportiva pura, sin muchas florituras ni comodidades. Un viaje de vacaciones a los Alpes, y más a la distancia que estamos, se convierte en un primer reto insalvable para la mayoría, la autopista puede ser una verdadera tortura. Pasamos por alto esos recorridos en los que tanto la Ducati Hypermotard 698 Mono RVE como la GasGas SM 700 van a hacer que se te duerman las manos y te duela el culo a medio plazo y nos las llevamos a los Alpes en furgoneta.

El primer arranque del motor a poco más de 1.000 metros de altitud ya es un tanto estridente porque la Ducati se calienta con un ralentí inestable mientras la GasGas se revoluciona por encima de 3.000 rpm durante un tiempo antes de encontrar su nivel de ralentí normal. Estos motores monocilíndricos de alta compresión son muy sensibles, y las alturas alpinas no ayudan precisamente. Para llegar al Paso Umbrail, primero tenemos que pasar por algunos pueblecitos, y se nota el áspero funcionamiento de los monocilíndricos, cada uno con sus peculiaridades. El de la GasGas SM 700 destaca por sus vibraciones, y el de la Ducati también tiene un rumor constante. En la italiana el ajuste de los mapas de la electrónica necesita mejorar, especialmente con al acelerador abierto a medias y el motor con cargas parciales. Para compensar, el asistente de cambio rápido de la Hypermotard funciona bien y requiere poco esfuerzo. La palanca de cambios de la GasGas es más esponjosa y también tiene un asistente que hace un buen trabajo, pero sólo responde bien cuando la accionas con energía.

Una vez que comienza la ascensión al puerto, es fácil tomar la delantera con la Ducati en la incesante sucesión de paellas. Se inclina rápidamente y con confianza, vas de izquierda a derecha y de derecha a izquierda una y otra vez sin esfuerzo. La GasGas se nota un poco más rígida de movimientos. Necesita que se la ordene con insistencia que entre en las curvas y además se levanta más al frenar cuando todavía está inclinada. En el vértice, la SM 700 es más suave al abrir el acelerador y requiere menos uso del embrague. Entre curvas, la GasGas es más rígida que la Ducati.

DUCATI HYPERMOTARD 698 RVE MONO

▲ Electrónica con asistencias completa y sofisticada
Conducción suave y neutra
Suspensión con buen confort
Potente sistema de frenado

▼ Temblor de marcha constante
La horquilla se hunde rápidamente al frenar cuesta abajo
Poca pegada a bajas revoluciones
Manillar de goma suelto en la moto de prueba

Ganadora

GASGAS SM 700

▲ Potente motor con una adecuada cartografía
Funcionamiento de las suspensiones en conducción deportiva
Gran estabilidad en curva
Buena estabilidad de frenada

▼ Escaso equipamiento electrónico
Es pequeña
Poco confort de suspensiones

Aunque la Hyper obtiene la misma puntuación en las mediciones de tracción cuesta arriba gracias a su relación de transmisión más corta, la banda de revoluciones más estrecha requiere más cambios en la práctica. En el adelantamiento, esto es más una desventaja que unos caballos menos de potencia máxima, por lo que la SM 700 gana la categoría de motores en conjunto.

Electrónicamente la Ducati ofrece más, con asistente ajustable para derrapes y caballitos y un ABS con cuatro niveles. En carreteras con muchas pendientes como estas, tienes que regularlo en el modo más defensivo porque la rueda trasera se levanta constantemente. Algo similar ocurre con la GasGas, cuyo ABS no se regula, sólo puede desconectarse. En cualquier caso en frenadas cuesta abajo la GasGas tiene ventaja, sobre todo por la distribución del peso y unas suspensiones más rígidas. Al empezar a frenar, la SM 700 se mantiene más elevada y permite que frenes más fuerte. Además, en nuestra unidad de prueba de Ducati, la goma aislante de vibraciones del anclaje del manillar, hacía que este se doblara hacia delante al frenar con fuerza, algo que no notamos en las pruebas anteriores.

El descenso en la GasGas se realiza con más confianza por su diseño. Si empleas el cuerpo retrasándolo para evitar el despegue del tren trasero al frenar, podrías incluso adelantar a la Ducati. En la práctica, esta ventaja sigue siendo pequeña, ya que estas supermotos pocas veces se pueden exprimir hasta tal punto en carreteras bacheadas. Aquí es donde las suspensiones claramente más cómodas de la Ducati se hacen notar, proporcionando un nivel decente de confort. En la GasGas no ocurre esto, la rigidez de la suspensión, tanto por la dureza de los muelles como de los hidráulicos, siempre hace que en una carretera de montaña eches de menos una pista de karts. Aunque ninguna de las dos está pensada para este terreno, la SM 700 es la derrotada, porque la Ducati tiene un manejo más armonioso en condiciones normales y su amplio equipamiento electrónico le ayudan a llegar a la final por un estrecho margen. La GasGas SM 700 sólo revela sus puntos fuertes cuando se conduce de forma muy deportiva.

BMW F 900 GS

▲ Motor muy potente y refinado.
Suspensiones con un amplio rango de ajuste
Buena asistencia electrónica
Buen rendimiento de frenado
Respuesta suave del acelerador

▼ Comodidad del pasajero
Neumáticos opcionales de la moto de prueba
Autonomía algo pequeña

Ganadora

DUCATI DESERTX RALLY

▲ Ergonomía y un asiento suave
Suspensiones cómodas
Chasis estable
Buena asistencia electrónica
Frenos contundentes

▼ Tamaño
Sólo disponible con neumáticos de taco de serie
La horquilla se hunde mucho frenando cuesta abajo

Las protagonistas

De nuevo se enfrentan BMW y Ducati, y en el segmento que en los últimos años ha dominado el Alpen Master. De hecho, la pasada edición la Suzuki V-Strom 800 DE, destronó a la Ducati Multistrada V4 S. La pequeña ganó a la grande, en buena parte porque en el ratonero Paso Stelvio la ligereza es más importante que la potencia. La clave puede ser la combinación perfecta entre grande y potente, y pequeña y ágil, que es donde se encuentran tanto la BMW F 900 GS como la Ducati DesertX Rally.

En el caso de la F 900 GS, sus cifras son 105 CV y 93 Nm y con los extras de la versión que estamos probando, tiene que subir 229 kg más el piloto hasta la cima. Y lo cierto es que lo consigue con facilidad un renovado motor que en el banco ya tiene desde ralentí 80 Nm, que proporcionan una gran capacidad de tracción en las subidas. Al escalar el primer pico a través del Paso Umbrail, se puede mantener el motor en segunda marcha casi todo el tiempo; solo en las curvas más cerradas es conveniente reducir a primera. El embrague, bien dosificable, solo se necesita en casos extremos, ya que los cambios de carga se producen de manera predecible y suave, y el asistente de cambio funciona a la perfección. La Ducati DesertX Rally también ofrece una buena respuesta en curvas cerradas, aunque queda ligeramente por detrás de la BMW en este aspecto. El motor V2 de 937 cc de la Ducati, es algo menos refinado en la primera parte de régimen y empuja algo menos en esa zona. A cambio, a partir de medio régimen se ve impulsada con decisión y además con un sonido embriagador, un carácter que resulta especialmente divertido en conducción deportiva.

Un problema para ambas motos en las condiciones del Alpen Master es su calzado, las dos trail venían calzadas con neumáticos mixtos, la Ducati DesertX Rally llega de origen con los Pirelli Scorpion Rally STR. Para igualar condiciones equipamos a la GS con unos Metzeler Karoo 4, aún más enfocados a un uso off-road. Estas gomas no solo suponían un desafío para la electrónica de la BMW, especialmente en las pruebas de frenado, sino que

también son más torpes en asfalto, por lo que resultaba sorprendente cómo la F 900 GS lograba disimular esta desventaja. Gira de manera muy predecible en las curvas cerradas y sigue bien la trazada en las más abiertas, aunque subiendo es más estable que en bajada, porque cuanta más presión tienen que soportar los neumáticos, más movimientos se generan y aumenta la sensación de inestabilidad. Sin embargo, la BMW se movía ágilmente por los pasos alpinos. La Ducati la sigue de cerca, pero sus mayores dimensiones, combinadas con un asiento ligeramente más alto, imponen más respeto en las curvas más cerradas. Pesa ocho kg más y no alcanza la agilidad de la BMW, pero a cambio tiene un comportamiento muy neutro y con sus neumáticos un poco más orientados a la carretera, también ofrece mejores sensaciones sobre el agarre en la carretera. Las suspensiones Kayaba de la Ducati tienen un ajuste suave. Orientado para el turismo, y la moto no se ve afectada por los baches y grietas en el asfalto. Al frenar en bajadas con carga, su horquilla se hunde más que la de la BMW, lo que acaba presionando más las muñecas. Los frenos de ambas son igualmente efectivos, sin que en todo el recorrido de bajada la maneta pierda recorrido ni tacto. La Ducati tiene un freno con algo más de recorrido que facilita su dosificación. Para el pasajero la Ducati es más cómoda y tiene un mejor apoyo en el portaequipajes opcional, mientras el sillín más corto de la BMW no puede igualarla, aunque su amortiguador trasero funciona un poco mejor con dos personas.

La BMW tiene una pequeña ventaja dinámica, a pesar de los neumáticos mixtos. Sin embargo, la Ducati tiene un depósito de 21 l, que permite una autonomía de más de 400 km a pesar del mayor consumo, que la permite recuperar puntos, aunque no son suficientes y la más ágil y rápida F 900 GS es la que pasa a la final. Como conclusión podemos decir que la GS gracias a su potente motor y su facilidad de conducción, incluso con unos neumáticos con tanto taco, toma ventaja. La Ducati plantea algunos problemas a los conductores más bajos, pero dispone de una buena ergonomía con un asiento cómodo y unas suspensiones que ofrecen confort en las zonas más bacheadas.

Tanto la Africa Twin de Honda como la Boxer GS de BMW se encuentran entre las motos que más verás cuando llegues a los Alpes. La alemana se ha confirmado como la versión más deportiva de todos los tiempos, aunque a costa de perder algo de su legendaria comodidad, aspecto en el que la Africa Twin sobresale.

La facilidad de uso no es la precisamente la mejor virtud de la Honda. Incluso antes de arrancar, si quieres ajustar los diferentes sistemas como la cartografía de la respuesta del motor, el control de tracción, el ABS y demás, te encuentras con un menú complejo, para manejar correctamente los pulsadores del manillar. En comparación, el manejo de estos sistemas en la BMW es una bendición, aunque ahora hay un interruptor multifunción para controlar entre otras cosas la altura de la cúpula o la calefacción de los puños y asientos, que puede causar una cierta confusión.

En la Africa Twin equipada con DCT no tienes que apretar el embrague y accionar la palanca de cambios, simplemente pulsar el interruptor «D» situado a la derecha del manillar y acelerar. Su embrague automático operará con sensibilidad y se pondrá en marcha. El bicilíndrico en línea de 1.084 cc funciona muy bien desde abajo, aunque en este modo de conducción, la electrónica quiere constantemente engranar la marcha más alta, algo que en llano o cuesta abajo aumenta la suavidad de marcha, pero siempre te encuentras al menos en una marcha por encima de lo deseado y surgen las primeras dificultades, especialmente en la salida de las curvas lentas en subida. Al cambiar al modo Sport, en cambio el sistema sube de marcha demasiado tarde, lo que no favorece el confort de marcha. En cualquier caso, sigues teniendo la opción de usar los interruptores del manillar para cambiar manualmente.

Una vez que te has acostumbrado a controlar el empuje con el cambio, el acelerador y el freno trasero, las curvas cerradas son fáciles de trazar. Sin embargo, el cambio DCT no ofrece una ventaja real frente a la BMW. Su motor bóxer con distribución variable Shiftcam funciona suavemente

LAS GRANDES TRAIL HAN SIDO NORMALMENTE LAS MOTOS GANADORAS EN EL ALPEN MASTERS

Las protagonistas

BMW R 1300 GS

▲ Motor suave y potente en cualquier régimen
Sin hundimiento al frenar
Sin reacciones de cambio de carga
Electrónica de primera
Gran maniobrabilidad
Ergonomía agradable

▼ Asiento duro
El sistema de alerta de colisión frontal interfiere una y otra vez
Palanca de cambios áspera

HONDA CRF 1100 L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES DCT

▲ Suspensiones confortables
Manejo sin complicaciones
Cambios de marcha suaves gracias al DCT
Ergonomía agradable
Electrónica superior
Buen confort del pasajero

▼ Concepto de manejo opaco
Modos DCT no adecuados para adelantar
Poca aceleración en comparación

incluso al ralentí y responde igualmente como la seda frente a las solicitudes del acelerador. Cuando decides ir más deprisa y abres más el acelerador al levantar la moto en la salida de las curvas, la suave respuesta anterior cambia rápidamente de carácter. La única pega es que las relaciones se engranan en la caja de cambios engrana de forma muy brusca y ruidosa.

La Honda llegaba con unos neumáticos mixtos con bastante taco, unos Metzeler Karoo 4, que cambiamos por los originales Bridgestone A41 estándar. Con los neumáticos más orientados a la carretera, la Africa Twin se balancea con ligereza en las curvas y, a pesar del tarado muy suave de las suspensiones electrónicas, la respuesta hidráulica es también perfecta. Cuando la Africa Twin sube el puerto ofrece una sensación agradable, pero no puedes esperar que sea muy directa ni deportiva.

Esto es precisamente lo que consigue la GS, que cambia de dirección una y otra vez sobre sus neumáticos Metzeler Tourance Next 2 de forma ágil y neutra y sube los puertos más rápidamente y con mayor facilidad. En marcha, se siente claramente más ligera de lo que indica la báscula, que son 256 kg con el depósito lleno, y cuesta abajo se beneficia de su suspensión delantera Telelever, que consigue que la parte delantera no se hunda en las frenadas. Incluso ajustando la regulación de las suspensiones en su modo blando, el Road, la R 1300 GS sigue siempre la línea con precisión.

No hay nada que criticar sobre el funcionamiento de la electrónica en ninguna de las dos motos. En la GS, sin embargo, sobre todo si vas junto a otras motos, es mejor desactivar el aviso de colisión frontal activado por el sensor del radar. De lo contrario, incluso en las curvas que tienen protecciones, al frenar y al acelerar, el sistema reconoce constantemente peligro, y activa los frenos de forma automática. Este asistente parece útil en autopista, incluso en ciudad si eres algo despistado. En cualquier caso, la ventaja de un motor más adaptado para los puertos de montaña, con el que encontrarás más pegada y cambios de carga más suaves, combinado con el Telelever, lleva a la BMW R 1300 GS a la final.

Las protagonistas

BMW S 1000 XR

▲ Gran estabilidad en curvas
Respuesta super suave, sin reacciones en los cambios de carga
Gran equipamiento
Confort y respuesta de suspensiones
La mejor frenada
Facilidad de inclinación

▼ Motor muy potente
Relación de cambio en terreno "Stelvio"
Altura libre al suelo

Ganadora

SUZUKI GSX-S 1000 GX

▲ Asientos de conductor y pasajero para turismo
Motor sin vibraciones a ningún régimen
Mucho espacio para el equipaje
Agilidad de la dirección
Cortas distancias de frenado
Gran margen de inclinación

▼ Se endereza al frenar inclinando
Suspensión y neumáticos
Precisión de dirección
Par a bajo régimen

La clase crossover es en este Alpen Masters la que tiene las motos más potentes, la Suzuki GSX-S 1000 GX,152 CV, y la BMW S 1000 XR, 170 CV. Con ellas hay que agarrarse fuerte en la salida de las curvas. Suzuki se ha subido hace poco a este carro, y además es la primera moto de la marca que equipa unas suspensiones con amortiguación semiactiva regulada electrónicamente, con sensores de recorrido que miden su velocidad de trabajo y ajustan automáticamente la dureza de extensión y compresión en ambos trenes dependiendo del modo elegido, la velocidad y el firme por el que se transite. La BMW S-1000-XR también cuenta con esta característica.

La BMW ha sido renovada este año con un motor más potente y se ha modificado la ergonomía, que hasta ahora había sido bastante criticada porque ofrecía poco margen de movimiento. Ahora se ha ampliado y hay más espacio, algo que se combina con una zona en la que se sitúan las rodillas, realmente estrecha, sobre todo si tenemos que tiene un motor de cuatro cilindros en línea. La Suzuki no está tan entallada en esta zona, pero por lo demás la integración del conductor en la moto es intachable. Tienes una gran visibilidad, un manillar bien situado, y un asiento cómodo y de generosas dimensiones.

Donde realmente la XR cobra protagonismo es en su comportamiento dinámico. En el descenso del puerto de Ofen, con un trazado de curvas amplias, asfalto liso y buena visibilidad en las curvas, la BMW puede desahogarse. Traza las curvas con una estabilidad fabulosa, incluso se desenvuelve muy bien en las curvas más cerradas de esta sección de la ruta. Sus dos opciones de configuración de la suspensión semiactiva, Road y Dynamic tienen una clara diferenciación y pueden satisfacer los deseos tanto de confort, como de prestaciones dinámicas con sólo pulsar un botón. Si cambiamos de escenario y empezamos a subir el paso Umbrail con sus curvas cerradas y su asfalto estrecho, con zonas de asfalto ejemplar y otras repletas de baches, la BMW mantiene el mismo nivel de efectividad, como si fuese sobre raíles apoyada en los Bridgestone T32. Sobre la Suzuki esto no es tan sencillo. Monta Dunlop Roadsport 2 en especificación es-

LAS CROSSOVER SE HAN CONVERTIDO EN LAS NUEVAS SPORT TURISMO DE MEDIA Y ALTA CILINDRADA

pecial, requiere una mano más firme para llevarla a la dirección deseada y no es tan estable cuando se inclina. Cuando se ajusta la suspensión en cuatro posiciones, en la más dura, proporciona un cierto alivio. Sin embargo, a la Suzuki hay que llevarla a la trazada correcta con más presión sobre el manillar. En los baches, y sobre todo en las líneas y defectos longitudinales del asfalto, tiende a abandonar la línea que has seguido. A esto se suma que los frenos tienen un tacto más blando y que el frenar inclinado provoca un claro levantamiento. La nueva GSX-S 1000 GX se sitúa por detrás de la XR de BMW en términos de efectividad de las suspensiones.

El motor de la Suzuki deriva del que equipaba la GSX-R-1000 de 2005, que lleva años siendo venerado como un ejemplo de par motor. Llegas a las curvas cerradas a bajo régimen, abres el acelerador para que el motor te empuje hacia delante, y realmente lo hace. Eso siempre que el tacómetro indique al menos 5.000 rpm. Por debajo de esas revoluciones, te falta el empuje esperado. Sin embargo, el rendimiento esperado no se materializa en la pruebas realizadas en alturas en torno a los 2.000 m. Resumiendo, la XR hace mejor este trabajo, pese a que con sus 170 CV faltan oportunidades para utilizar el verdadero potencial de su motor, de hecho el de cualquiera de estas dos motos.

Ambas motos tienen sistemas de freno que permiten detenerlas al límite de forma segura. No son suficientes para lograr las máximas puntuaciones, pero sus neumáticos traseros permanecen firmes en el suelo. En cuanto a la fuerza necesaria para su accionamiento, los frenos delanteros de la XR sólo requieren de dos dedos, mientras que la Suzuki necesita que te apliques más, sobre todo en bajadas largas. La autonomía de ambas motos supera los 300 km, con consumos de entre 5,3 y 5,6 l/100 km, con ventaja para la XR. En los Alpes, lo que si han demostrado estos motores de cuatro cilindros es que son divertidos y suaves, con un funcionamiento muy silencioso. Finalmente, la BMW S 1000 XR, con un funcionamiento más redondo y una posición claramente mejorada, es la que pasa.

Técnica

	CF MOTO 450 NK	KAWASAKI Z500	KTM 990 DUKE	YAMAHA MT-09	HUSQVARNA SVARTPILLEN 401	TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	DUCATI HYPERMOTARD 698	GAS GAS 700 SM
Motor	2 cil. En línea.	2 cil. En línea.	2 cil. En línea.	3 cil. En línea.	Un cil. Vertical	Un cil. Vertical	Un cil. Vertical	Un cil. Vertical
Cilindrada	449 cc	451 cc	947 cc	890 cc	399 cc	398 cc	659 cc	693 cc
Potencia máxima	47 CV	45 CV	123 CV	119 CV	45 CV	40 CV	78 CV	75 CV
Par máximo	39 Nm	43 Nm	103 NM	93 NM	39 Nm	38 Nm	63 Nm	74 Nm
Altura asiento	800 mm	790 mm	810 mm	825 mm	810 mm	840 mm	900 mm	900 mm
Peso llena	177 kg	168 kg	191 kg	195 kg	165 kg	183 kg	161 kg	159 kg
Carga	153 kg	179 kg	199 kg	167 kg	190 kg	172 kg	194 kg	191 kg
ABS/TC	Sí/Sí	Sí(No	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí
Precio	4.990 €	6.275 €	15.699 €	11.299 €	6.399 €	6.295 €	16.990 €	10.949 €
MEDICIONES								
Recuperación a 2.500 m en 6ª de 50 a 100 km/h	19,7 s	10,8 s	6,7 s	7,5 s	22,8 s	15,1 s	13,1 s	13,9 s
Recuperación con pasajero en 2ª de 25 a 75 km/h	9,2 s	6,8 s	3,5 s	4,8 s	6,5 s	6,9 s	4,0 s	3,7 s
Distancia de frenado con pasajero cuesta abjo de 75 a 25 km/h	29,0 m	27,5 mm	27,5 m	30,9 m	32,6 m	36,5 m	29,3 m	27,3 m
Consumo en la prueba / a 100 km/h	4,8 l	5,2 l	4,9 l	4,9 l	4,5 l	3,6 l	4,8 l	4,7 l
Autonomía	290 km	270 km	300 km	285 km	289 km	360 km	250 km	285 km

	HONDA CBR650R	SUZUKI GSX-8R	BMW S 1000 XR	SUZUKI GSX-S1000 GX	BMW F 900 GS	DUCATI DESERTX RALLY	BMW R 1300 GS	HONDA CRF1100L AT ADVENTURE SPORTS
Motor	2 cilindros En línea.	2 cilindros En línea.	4 cilindros En línea.	4 cilindros En línea.	2 cilindros En línea.	2 cilindros En V de 90º	2 cilindros Boxer	2 cilindros En línea
Cilindrada	649 cc	776 cc	999 cc	999 cc	895 cc	937 cc	1.300 cc	1.084 cc
Potencia máxima	95 CV	83 CV	170 CV	152 CV	105 CV	110 CV	145 CV	102 CV
Par máximo	63 Nm	78 Nm	114 Nm	106 Nm	93 NM	92 Nm	149 NM	112 Nm
Altura asiento	810 mm	800 mm	860 mm	850 mm	900 mm	910 mm	850 mm	850 mm
Peso llena	212 kg	205 kg	241 kg	234 kg	229 kg	237 kg	256 kg	265 kg
Carga	167 kg	195 kg	209 kg	196 kg	216 kg	228 kg	209 kg	206 kg
ABS/TC	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí	Sí/Sí
Precio	10.100 €	9.699 €	21.030 €	18.799 €	13.980 €	22.595 €	21.750 €	19.850 €
MEDICIONES								
Recuperación a 2.500 m en 6ª de 50 a 100 km/h	11,6 s	9,0 s	7,4 s	7,3 s	8,4 s	8,2 s	6,2 s	10,0 s
Recuperación con pasajero en 2ª de 25 a 75 km/h	7,1 s	5,1 s	4,6 s	6,0 s	3,9 s	4,5 s	3,0 s	5,3 s
Distancia de frenado con pasajero cuesta abjo de 75 a 25 km/h	26,1 m	28,5 m	29,2 m	27,9 m	28,3 m	28,5 m	27,3 m	28,0 m
Consumo en la prueba / a 100 km/h	4,9 l	4,7 l	5,3 l	5,6 l	4,8 l	5,1 l	4,8 l	5,1 l
Autonomía	315 km	300 km	375 km	340 km	300 km	405 km	400 km	485 km

MOTOR	Máx.	CFMOTO 450 NK	KAWASAKI Z500	HUSQVARNA SVARTPILEN 401	TRIUMPH SCRAMBLER 400	KTM 990 DUKE	YAMAHA MT-09	HONDA CBR650R	SUZUKI GSX-8R	DUCATI HYPERMOTARD 698 RVE	GASGAS SM700	BMW F 900 GS	DUCATI DESERTX RALLY	BMW R 1300 GS	HONDA CRF1100L AT AS	BMW S 1000 XR	SUZUKI GSX-S1000 GX
Aceleración de 0 a 140 km/h	20	5	5	2	1	18	17	15	15	15	15	16	15	18	15	19	18
16ª16r17r15ancada a 2.500 m sobre el nivel del mar.	20	1	9	1	1	17	15	7	12	4	3	14	14	18	10	16	16
Aceleración en cuesta en 2.ª marcha cuesta arriba	20	5	11	2	1	19	16	10	15	18	18	18	16	20	14	16	13
Entrega de potencia	20	9	11	4	5	18	17	10	16	13	14	17	15	19	14	16	15
Respuesta/Comportamiento del cambio	20	13	10	14	12	16	17	13	16	12	14	17	15	18	16	17	17
Embrague	20	19	19	14	14	14	15	20	14	15	17	14	14	15	20	15	14
Palanca de cambio	20	12	12	13	11	16	16	12	14	16	15	15	15	12	19	14	15
Relación de cambio	10	6	8	8	7	9	8	6	9	9	8	9	9	9	6	7	7
Suma	**150**	**70**	**85**	**58**	**52**	**127**	**121**	**93**	**111**	**102**	**104**	**120**	**113**	**129**	**114**	**120**	**115**
CHASIS																	
Confort	20	12	10	11	12	13	14	11	13	10	7	17	18	17	19	17	16
Suspensión con carga	20	9	8	7	6	16	14	14	15	14	15	18	18	19	18	18	17
Manejabilidad en los puertos de montaña	20	17	18	19	14	16	17	13	16	17	15	12	10	13	11	13	11
Estabilidad en curvas	20	13	10	10	9	18	16	14	16	12	13	13	14	18	15	18	15
Precisión de dirección	20	13	12	11	9	19	17	15	16	15	13	12	13	19	16	18	13
Distancia de frenado en bajada	20	15	17	10	4	17	12	19	15	14	17	16	15	17	16	14	16
Frenada cuesta abajo/fading	20	12	10	10	8	17	11	17	16	14	16	14	13	19	17	18	15
ABS	15	11	9	12	11	13	10	14	12	13	13	14	13	14	13	14	13
Control de tracción	5	2	0	3	2	5	4	3	4	5	3	5	5	5	5	5	4
Adrizamiento al frenar inclinado	10	9	9	9	6	9	8	6	8	7	5	8	8	9	7	9	5
Ángulo de inclinación con carga	10	7	6	7	7	10	9	9	8	10	10	10	10	10	10	10	10
Suma	**180**	**120**	**109**	**109**	**88**	**153**	**132**	**135**	**139**	**131**	**127**	**139**	**137**	**160**	**147**	**154**	**135**
USO DIARIO																	
Equipamiento	20	6	6	10	4	10	9	7	6	8	6	14	12	19	21	18	14
Capacidad de carga	10	1	2	0	1	1	1	1	1	0	0	6	8	9	8	9	9
Autonomía	20	13	12	13	17	14	13	14	13	11	13	14	20	19	20	18	16
Carga útil permitida	20	3	9	11	7	13	6	6	12	12	11	16	18	15	14	15	12
Comportamiento cargada	10	9	9	10	9	8	8	6	7	7	7	4	3	3	1	3	4
Visibilidad delantera/trasera	10	9	9	8	8	7	8	6	8	5	5	7	6	8	7	8	8
Distancia al suelo con pasajero y equipaje	10	9	7	8	10	9	7	6	7	9	10	10	10	9	8	6	7
Suma	**100**	**50**	**54**	**60**	**56**	**62**	**52**	**46**	**54**	**52**	**52**	**71**	**77**	**82**	**79**	**77**	**70**
CONFORT																	
Comodidad del asiento del conductor	20	13	11	11	13	16	15	11	14	10	9	15	15	18	19	14	15
Comodidad del asiento para el pasajero	20	4	5	6	6	11	10	5	7	0	0	14	16	15	17	15	15
Protección contra el viento e intemperie	20	0	0	1	0	0	0	6	6	0	0	15	15	17	17	16	14
Suavidad de motor	10	7	6	5	6	8	9	8	8	4	5	8	7	8	9	8	9
Suma	**70**	**24**	**22**	**23**	**25**	**35**	**34**	**30**	**35**	**14**	**14**	**52**	**53**	**58**	**62**	**53**	**53**
TOTAL		**264**	**270**	**250**	**221**	**377**	**339**	**304**	**339**	**299**	**297**	**382**	**380**	**429**	**402**	**404**	**373**

EN EL PRÓXIMO NÚMERO...

En esta primera parte del Alpen Master 2024 hemos tenido 16 motos divididas en ocho grupos, cada uno de ellos de características bien diferentes, pero en cada uno también con motos que podían perfectamente enfrentase de tú a tú. La selección de la ganadora de cada una ha sido laboriosa, porque no se ha tratado únicamente de las sensaciones que han ofrecido al jurado, sino también de sus propias habilidades en pruebas perfectamente medibles. En algunos casos las diferencias han sido evidentes, pero en algunas categorías han sido mínimas, como puedes ver en las de Supermoto o Trail Medias. En cualquier caso, ha habido que elegir, todas las rondas preliminares han finalizado y las ganadoras de todas las clases han sido seleccionados para la final del Alpen Master 2024. En el próximo número estas ocho motos no sólo tendrán que enfrentarse entre sí, sino también a la ganadora del año pasado, la reina de la montaña 2024, que no fue otra que la Suzuki V-Strom 800 DE. El escenario va a ser el mismo que en esta ronda inicial, el Paso Stelvio y los que lo jalonan, todos ellos largos, pendientes y a mucha altura. ¿Va a poder repetir la Suzuki su triunfo en el paso del Stelvio, o va a ceder ante la nueva hornada de motos de esta temporada su lugar en el trono? Junto con nuestros colegas de diversas revistas europeas, vamos a volver a subir y bajar el Stelvio y muchos otros puertos una y otra vez para determinarlo juntos. El desenlace del Alpen Master 2024 en el próximo número de MOTOCICLISMO.

LAS NUEVAS TRANSMISIONES AUTOMATIZADAS

SIN COMPLICACIONES

ESTÁ CLARO QUE, TRAS LA IMPLANTACIÓN DE LA ELECTRÓNICA EN LA GESTIÓN DEL MOTOR Y LAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN, EL PRÓXIMO PASO DE LOS CHIPS ES HACERSE CARGO DE LA TRANSMISIÓN, UN PASO MÁS EN EL AUTOMATISMO DE LAS MOTOS.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **MARCAS.**

Para muchos el mundo de la moto se divide en dos grandes familias, las motos convencionales y los scooters, cada una con unas características diferenciadoras, no sólo estéticas sino también a nivel de la propia conducción. Los segundos se postulan como vehículos más sencillos de manejar, principalmente por disponer de transmisiones automáticas que permiten a su conductor tener que preocuparse únicamente de guiar la moto, acelerar y frenar. Las motocicletas convencionales tienen en su inmensa mayoría cambios manuales que requieren hacerse cargo del funcionamiento del embrague y seleccionar constantemente cada relación de cambio que se va a utilizar.

UNA VIEJA HISTORIA

Parece claro que para una parte de los usuarios la necesidad de tener que estar ocupado con la transmisión es, o un engorro, o una complicación que no quieren asumir. De hecho, en nuestro país hay permisos de conducir diferentes para motos automáticas o de cambio manual, lo que indica que realmente hay una parte de los usuarios que quieren utilizar únicamente modelos automáticos.

A lo largo de los años las diferentes marcas han ideado soluciones para automatizar la transmisión de las motos, hay modelos realmente clásicos como la Moto Guzzi 1000 Convert de 1975 o la Honda CB750 A de 1976. Más recientemente Aprilia lanzó la Mana, Honda las Vultus y DN-01 o Yamaha la FJ1100 AS, aunque el salto definitivo fue el lanzamiento de la transmisión DCT de Honda. Este año Honda ha aumentado la oferta con la llegada de su sistema E-Clutch, al que inmediatamente se han sumado los ASA de BMW e Y-AMT de Yamaha, todos ellos basados en sistemas de transmisión convencionales a los que se les incorporan motores que los pilotan con ayudas electrónicas. Parece que el siguiente paso ya se ha dado, y que la ayuda los actuales asistentes de cambio que evitan la necesidad de emplear el embrague en los cambios, se amplía con estos sistemas que incluso nos permiten olvidarnos de tener que hacerlos.

Vamos a hacer un repaso de los sistemas de transmisión automática que actualmente están disponibles en el mercado, y los que llegan este mismo año instalados sobre modelos ya existentes.

VARIADOR CENTRÍFUGO

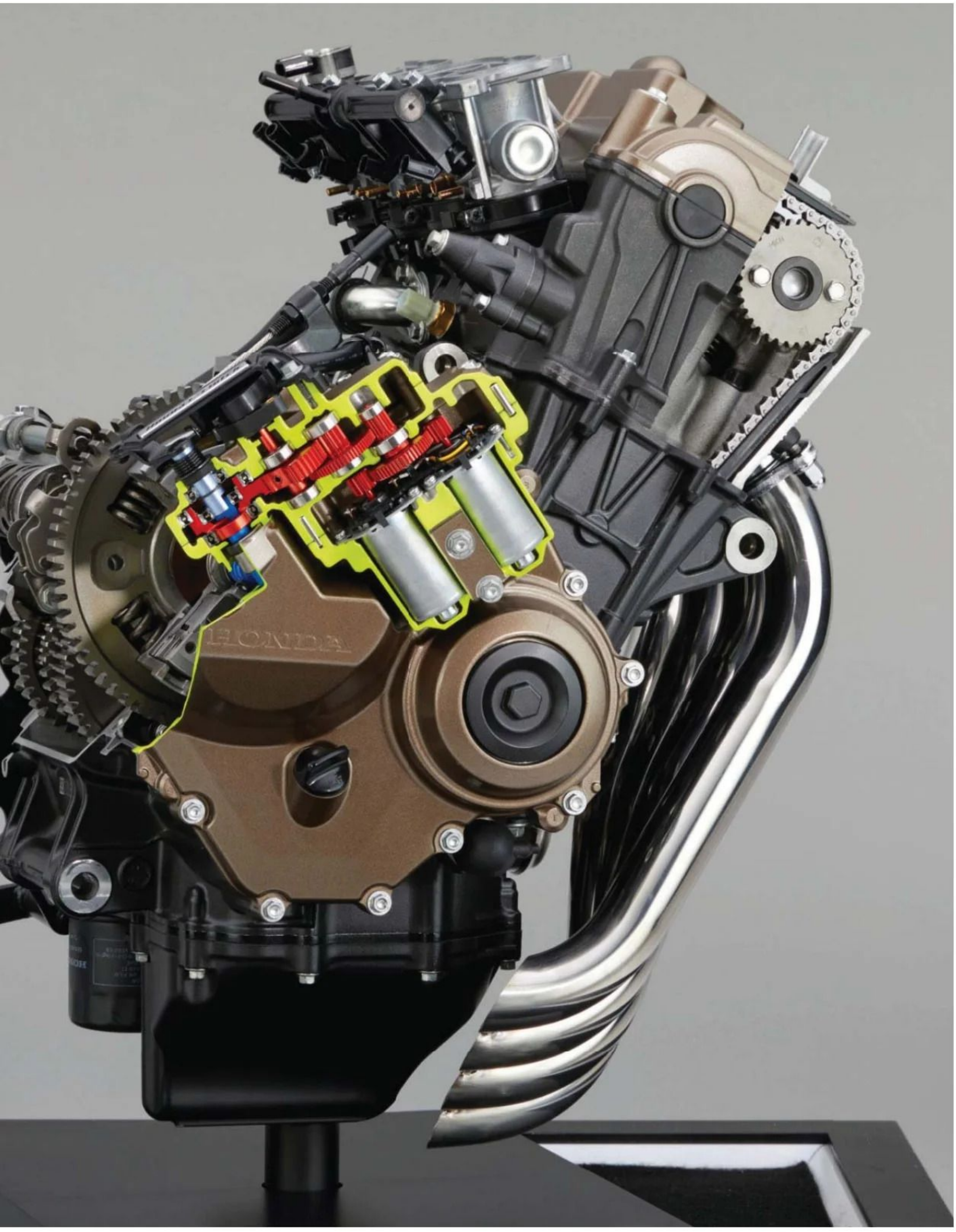
Este es el sistema universal de las motos automáticas de baja cilindrada lideradas por los scooters. Incluye un embrague centrífugo que se abre o cierra dependiendo de la velocidad de giro, y que puede ser de varios tipos, y otro sistema centrífugo que cambia el diámetro de la polea de transmisión dependiendo del régimen. Entre variador y embrague se realiza un cambio continuo de la relación de transmisión por el cambio de diámetro de las poleas que unen sus movimientos normalmente con una correa de sección trapezoidal.

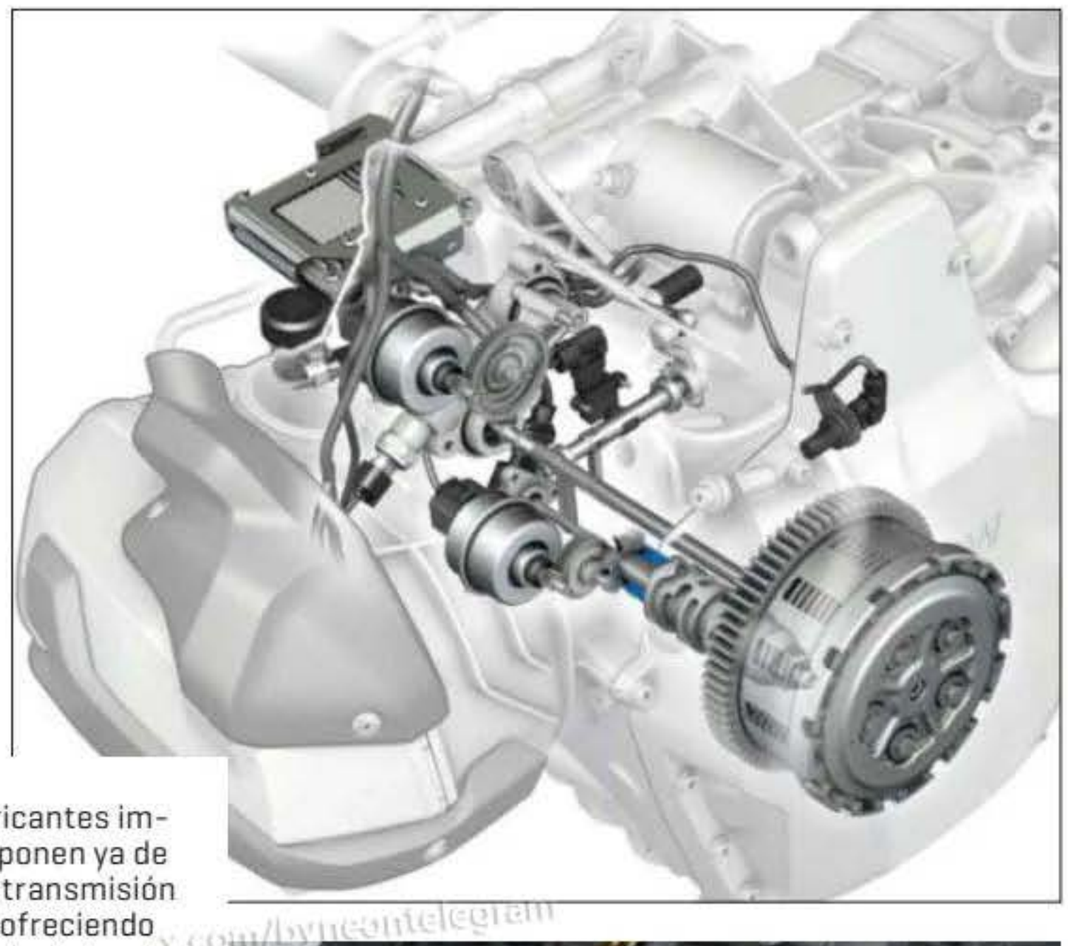
SCS (SMART CLUTCH SYSTEM)

Este es un sistema también puramente mecánico empleado por MV Agusta que utiliza un embrague de la firma americana Rekluse. Su funcionamiento es convencional, pero el embrague además incluye un sistema centrífugo, de manera que se desconecta o conecta dependiendo del régimen, dejando la moto embragada cuando se detiene y volviendo a desembragarla cuando el motor acelera. El cambio es totalmente manual.

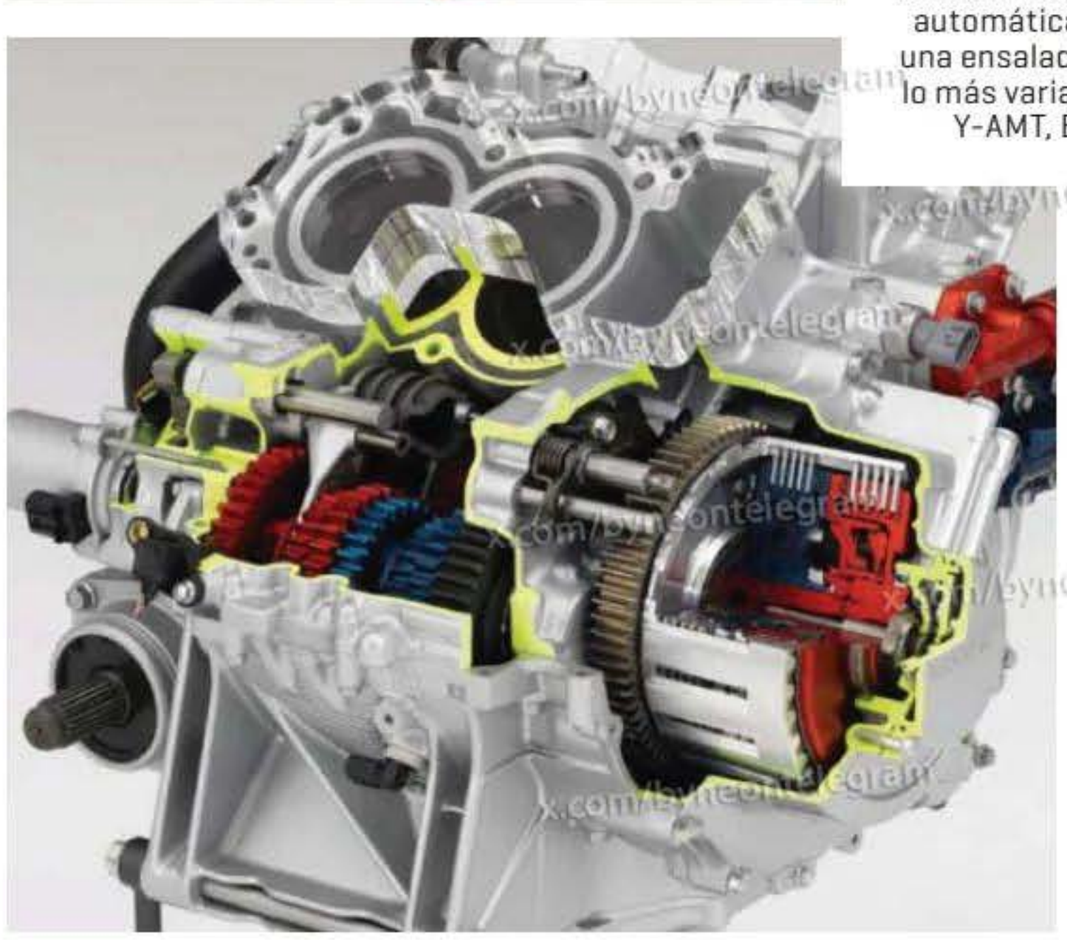
DCT (DUAL CLUTCH TRANSMISION)

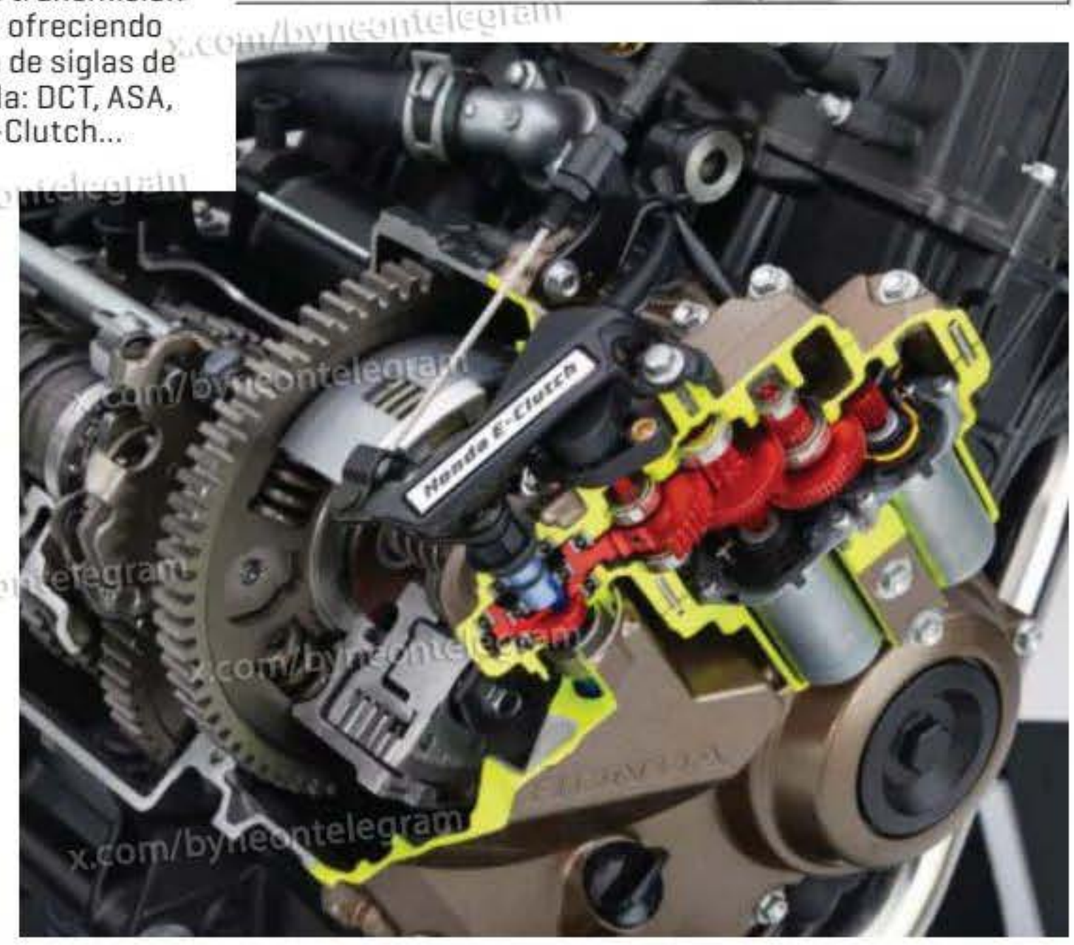
El sistema de Honda, similar al de muchos automóviles, pero con un diseño específico para motos tiene dos embragues en paralelo accionados hidráulicamente, y cada uno unido a un eje primario de cambio. En uno de ellos se engranan las relaciones de cambio pares y en el otro las impares. En todo momento están engranadas dos relaciones,





Todos los fabricantes importantes disponen ya de un sistema de transmisión automática, ofreciendo una ensalada de siglas de lo más variada: DCT, ASA, Y-AMT, E-Clutch...





x.com/byneontelegram

la que se emplea y la siguiente, de manera que para subir marchas simplemente un embrague se desconecta y se conecta el otro. Para reducir primero el sistema mueve la relación engranada en el embrague que está accionado. Todo se realiza con mandos hidráulicos, de manera que puede ser gestionado electrónicamente, tanto el inicio del movimiento como los cambios, que pueden efectuarse manualmente con levas o dejando que el sistema decida cuando hacerlo con diferentes programaciones dependiendo de las necesidades.

E-CLUTCH

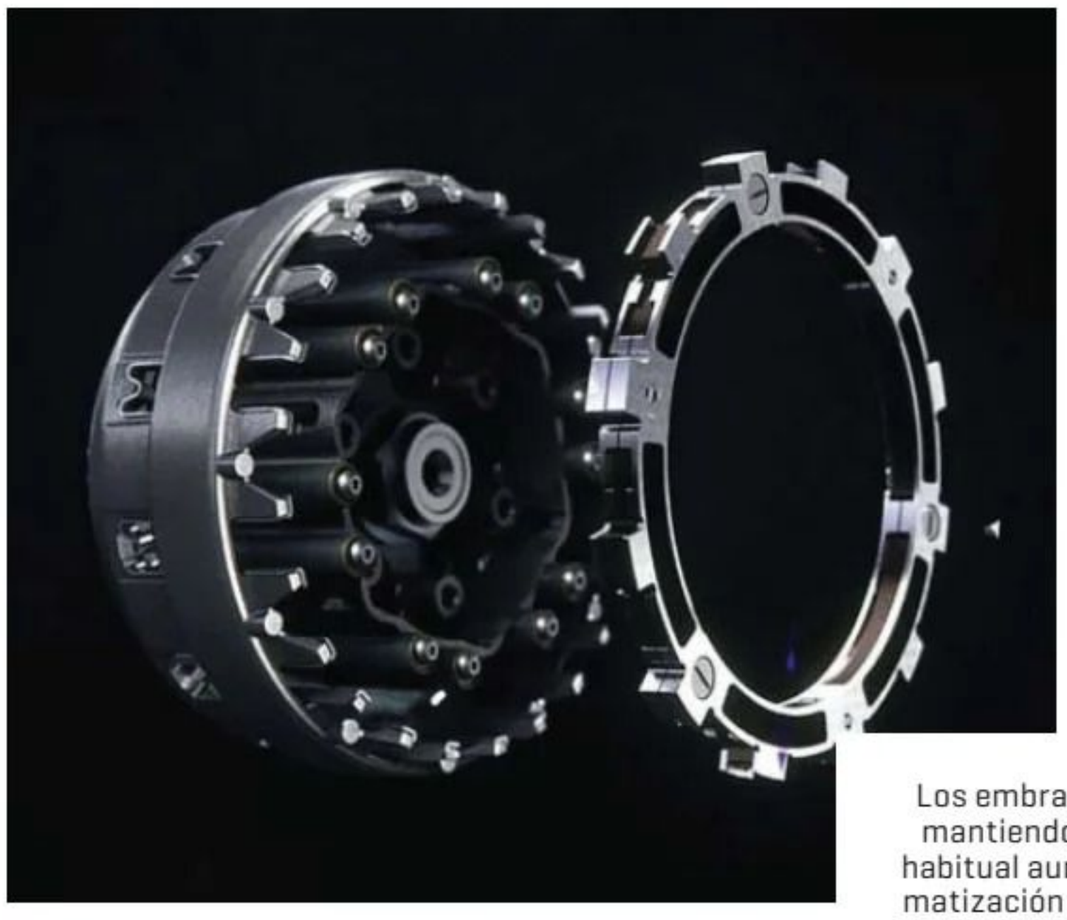
Una solución basada en los sistemas de transmisión convencionales y que ya fue empleada por Yamaha con su sistema YCC-S implantado en la FJ1300 por ejemplo. De lo que se trata es de sustituir el accionamiento manual de embrague y opcionalmente el del cambio por uno automático guiado electrónicamente. En el caso del E-Clutch instalado en las Honda CB650, hay un par de motores eléctricos que se encargan de mover en ambos sentidos la varilla del embrague. Se mantiene el accionamiento manual, de manera que puede emplearse el sistema o no a voluntad. Los motores son dirigidos por una centralita que tiene en cuenta diferentes parámetros y que acciona el embrague cuando se acciona la palanca de cambio y también cuando la moto se detiene o inicia la marcha. El sistema no cambia, de manera que puedes llegar a un semáforo en sexta y la moto no se para, y también inicia la marcha con esa relación de cambio haciendo patinar el embrague, lo mismo que con el sistema SCS. La consecuencia a medio plazo es fácil de adivinar.

LA IMPLANTACIÓN GENERALIZADA DE TRANSMISIONES AUTOMÁTICAS ES YA UN HECHO

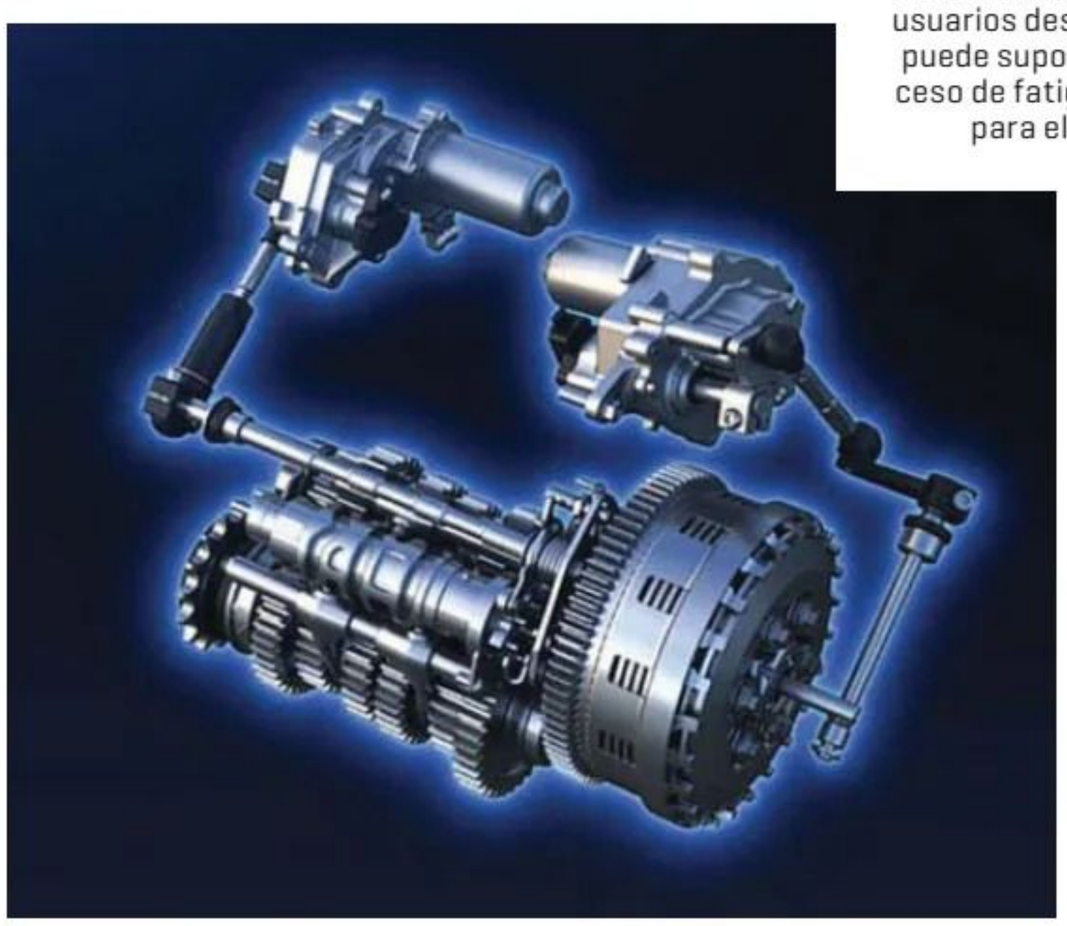
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

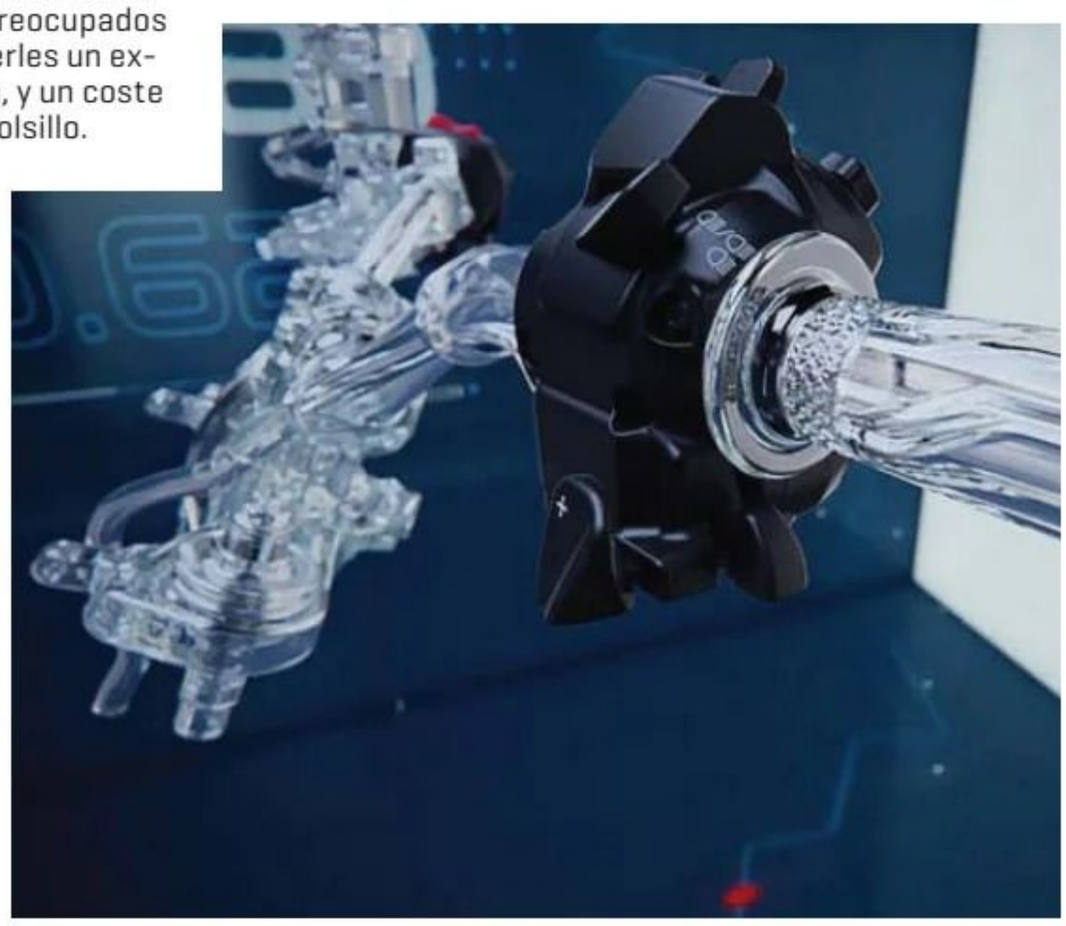
Y-AMT (YAMAHA AUTOMATED MANUAL TRANSMISSION)

Este sistema podemos considerarlo una evolución del ya probado Y-CCS (Yamaha Chip Controlled Shift System) de la FJR1300, pero con la evolución que permite el control electrónico de la moto de hoy en día. Se trata de ceder el control tanto del embrague como del cambio a un sistema de servomototes eléctricos que están gestionados electrónicamente. En este caso se elimina la maneta de embrague, pero se mantiene la posibilidad de cambiar manualmente. El sistema de transmisión es mecánicamente idéntico a uno convencional como ocurre con el E-Clutch y el ASA también, de manera que la actuación automática se realiza sobre las varillas de embrague y los tambores del selector. En el caso del Y-AMT el sistema cambia automá-



Los embragues siguen mantiendo su función habitual aunque la automatización en manos de usuarios despreocupados puede suponerles un exceso de fatiga, y un coste para el bolsillo.





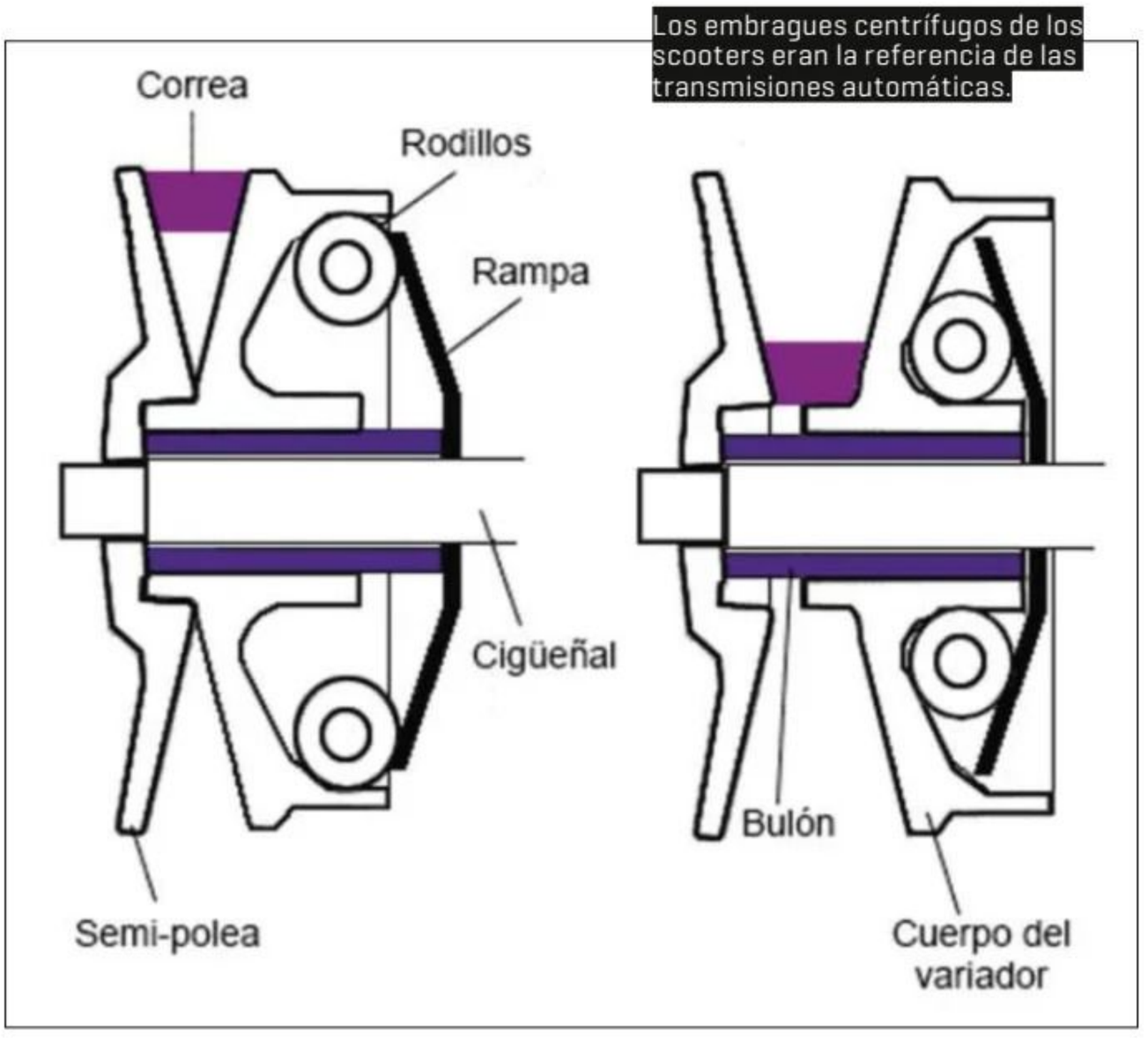
ticamente dependiendo de la programación escogida, aunque puede hacerse también manualmente con pulsadores en la piña izquierda del manillar.

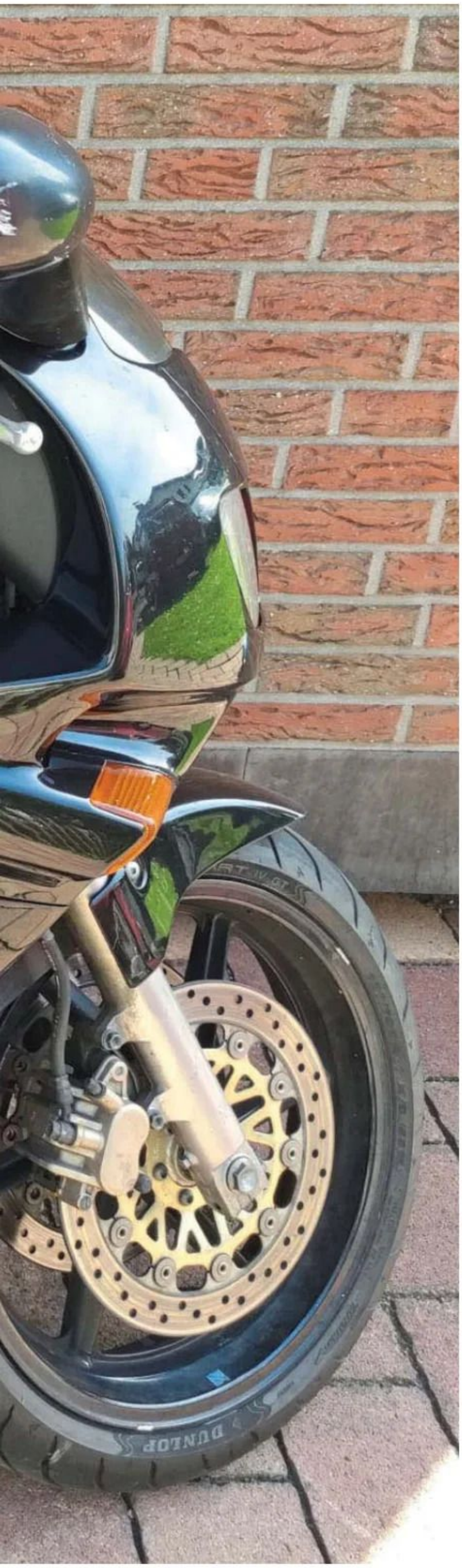
ASA (AUTOMATED SHIFT ASSISTANT)

Esta es la nueva solución de BMW, que también funciona sobre mecánicas totalmente convencionales y que tiene un diseño básicamente idéntico al de Yamaha, con actuadores electromecánicos para embrague y cambio y la posibilidad de elegir entre un funcionamiento totalmente automatizado o cambiar manualmente, aunque el embrague siempre queda en manos de la gestión electrónica.

Y esto no acaba más que empezar, porque está claro que los sistemas implantados o que se van a instalar en las motos de la próxima temporada, van a verse multiplicados en el resto de los principales fabricantes, al fin y al cabo se trata de sistemas que pueden considerarse "universales", con componentes de marcas que pueden trabajar para todos. Está claro que la complicación de los cambios ha desaparecido si es lo que deseas. **M**

Los embragues centrífugos de los scooters eran la referencia de las transmisiones automáticas.





MONOS DE CUERO DE DOS PIEZAS

DOS EN UNO

UN MONO DE CUERO PRESTA LA MÁXIMA PROTECCIÓN EN LO QUE REFIERE A LAS CAÍDAS, PERO TAMBIÉN ES UNA PRENDA ENGORROSA DE PONER Y QUITAR Y POCO PRÁCTICA EN EL DÍA A DÍA, PERO TODO ESO SE VE MITIGADO CON LOS TRAJES DE DOS PIEZAS.

TEXTO: **R.G., P.B.** FOTOS: **REAL VECTOR.**

Hoy en día la ropa textil viste a la gran mayoría de los motoristas, pero un buen mono de cuero sigue siendo la opción, no sólo de los usuarios de las motos más deportivas, sino también, aunque no tengan colores vivos, de muchos otros que siguen prefiriendo la seguridad del clásico cuero con sus actuales protecciones. Esos aficionados con un toque clásico o nostálgico y los deportivos ven la ropa de cuero como parte de la tradición y confían en la mayor protección que ofrece. Los primeros suelen preferir monos de dos piezas, que son más prácticos en vida cotidiana, se quitan y se ponen con facilidad, los segundos los de una, pero aquellos que no sólo usan su moto para salidas esporádicas o para entrar en un circuito, también saben de las virtudes de los divisibles.

El rango de precios de los monos de este informe es muy variado, va de menos de 600 € a más de 1.300 €, por lo que podemos dividirlos en tres niveles de precios, y hay que tenerlo en cuenta a la hora de valorar y elegir entre ellos. Aun así, hay que tener en cuenta que esta diferencia de precio no se debe a un único motivo y alguno de ellos no tienen una relación estrecha con su funcionalidad. Por una parte el país en que ha sido elaborados tiene una importancia capital en el coste de producción de una prenda que se realiza básicamente a mano, también la calidad de los componente que van más allá de la piel, como las cremalleras, los protectores, o los materiales que se combinen con el cuero. Y hay que sumar los costes de marketing que convierten una marca corriente en una marca de primera línea, que también tiene una importante presencia en las carreras. Al final una buena combinación también puede tener un precio justo.

Hace ya tiempo que los monos de dos piezas enfocados al turismo dejaron de ser en su mayor parte unas prendas monótonas y negras, ahora no sólo tienen color, sino que están preparados para ser compatibles con los sistemas airbag que emplea cada marca o a llevar en la joroba recipientes con líquido para hidratarse. Esta protuberancia que en los monos de carreras es una obligación, en los de dos puede ser un engorro, sobre todo si se quiere llevar una mochila. Algo que todos estos monos permiten son fijaciones para deslizadores de rodillas, aunque pueda ser discutible su utilidad en la carretera. En cualquier mono de cuero algo que también hay que tener muy presente es el patronaje y la talla, ya que algunos fabricantes tienden a hacerlos más ceñidos y otros con más espacio para que su usuario pueda respirar. Siempre es importante probarse un mono de cuero antes de comprarlo y preferiblemente con la ropa que se vaya a usar en su interior sentado en una moto. No hay nada más molesto que usar ropa en moto que apriete y no quede bien. **M**

LOS MONOS DE DOS PIEZAS ACTUALES HAN ABANDONADO EL NEGRO RIGUROSO Y CUENTAN CON UN EQUIPAMIENTO COMPLETO

HELD SPIRE

Proveedor: Held, www.held.de/es/home-es/
Precio: 679,95 €
País de fabricación: Vietnam
Certificación: EN 17092-4:2020 clase de protección A
Protectores: hombros, codos y rodillas: EN 1621-1:2012, Nivel 1
Material exterior: cuero de vaca.
Forro: poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,2 a 1,3 mm
Colores: negro, negro-rojo, negro-blanco, negro-azul, negro-amarillo neón
Tallas: 48 a 62; 6 tallas cortas y 5 largas, señora: 34 a 46D, 3 tallas largas
Peso en talla 54: 4,3 kg

LO MEJOR
El ajuste es excelente salvo en los brazos, que son ligeramente anchos. Es fácil de poner y quitar. La elasticidad de la parte interior de los brazos garantiza la comodidad y la libertad de movimientos. La cobertura y el ajuste de los protectores es buena. Es el traje más ligero de todos y está disponible en muchas tallas tanto para hombre como para mujer.

MEJORABLE
El Spire es como un coche alemán con un buen equipamiento básico, pero sin extras. Los protectores se limitan a lo esencial, aunque los bolsillos presentes en la espalda y las caderas parecen insinuar que podría tener un equipamiento más completo. La cremallera de conexión es tosca y podría funcionar mejor.

CONCLUSIÓN
Un mono que podríamos definir como purista, sencillo y cómodo. El Spire parece especialmente enfocado a usuarios de corte clásico gracias a su gran practicidad y a la omisión de casi todo lo que puede parecer innecesario. Desgraciadamente, lo que no es de lo mejor es su certificación de protección de clase A.

MODEKA YRON

Proveedor: Modeka, www.modeka.de/en/
Precio: chaqueta 339,90 €, pantalón 299,90 €
País de fabricación: Pakistán
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: Hombros, codos y rodillas: EN 1621-1:2012, nivel 2; caderas nivel 1
Material exterior: piel de vacuno 70 %, poliéster 25 %, elastano 5 %.
Forro: poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,0 a 1,1 mm
Colores: negro-blanco, negro-rojo
Tallas: Chaqueta y pantalón 46 a 56
Peso en talla 54: 4,4 kg

LO MEJOR
Ajuste óptimo, parece hecho casi a medida. El pantalón tiene una cintura lo suficientemente alta como para facilitar la unión. La cremallera de unión funciona sin problemas y tiene una tira de cuero en el enganche de la cremallera de la chaqueta para facilitar su uso. Las pantorrillas tienen una segunda cremallera para ajustar la anchura. Es muy cómodo de llevar en general, casi parece una prenda para hacer deporte.

MEJORABLE
Los protectores de las rodillas quedan demasiado bajos, y la articulación de la rodilla queda casi al descubierto en la parte superior. No hay una gran variedad de tallas, y sólo se ofrecen dos opciones de color. Sólo hay dos bolsillos exteriores en la chaqueta; el estampado de la chaqueta está descentrado, un traje que tiene 48 piezas, lo que distrae visualmente. Los brazos deberían ser algo más largos.

CONCLUSIÓN
El Yron ofrece una muy buena relación calidad-precio, y no peca de nada salvo por los protectores de las rodillas, que quedan demasiado bajos y no son regulables en altura. Por lo demás, una combinación muy completa.

REBELHORN FIGHTER

Proveedor: www.rebelhorn.com
Precio: Chaqueta 329,95 €, pantalones 249,95 €
País de fabricación: Pakistán
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: Hombros, codos, caderas y rodillas: EN 1621-1:2012, Nivel 2
Material superior: cuero de vaca.
Forro: poliéster
Colores: negro, negro-blanco, negro-rojo neón, negro-amarillo neón
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,2 a 1,3 mm
Tallas: Chaqueta y pantalón del 44 al 62
Peso en talla 54: 6,1 kg

LO MEJOR
El amplio equipamiento protector y los numerosos bolsillos garantizan una gran practicidad en el día a día y tiene un aspecto discreto. Los protectores están donde deben estar, aunque el traje es pesado y tiene un aspecto sólido. Están incluidos todos los protectores habituales en un mono, incluido el de espalda en un bolsillo de malla de alta calidad

MEJORABLE
Las mangas son demasiado cortas y muy anchas, y el ajuste de la anchura es poco práctico. Si quieres proteger las muñecas, tienes que usar guantes muy largos. El material del cuello es demasiado ajustado y lo pellizca cuando se sube del todo la cremallera. La confección podría ser de mejor calidad.

CONCLUSIÓN
Tiene un gran equipamiento en lo que se refiere a protecciones, pero pesa mucho, de hecho, es el más pesado de todos, aunque apenas se nota. En general, le faltan detalles de acabado.

4SR RR EVO AZUL PERLA AR

Proveedor: 4SR, www.4sr.com
Precio: 869,00 €
País de fabricación: República Checa
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: Hombros, codos y rodillas: EN 1621-1:2012, Nivel 2
Material superior: piel de vaca, aramida elástica. **Forro:** poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,2 a 1,4 mm
Colores: Azul neón, verde neón, rojo neón
Tallas: Chaqueta y pantalón 48 a 58
Peso en talla 54: 5,8 kg

LO MEJOR
Es un traje muy colorido que combina unas sólidas cremalleras, buenas costuras que señalan una gran calidad de fabricación, que le proporcionan buenas prestaciones si lo que quieres es tender a un mono de competición. El ajuste es ceñido y deportivo, La ventilación en la parte superior de los brazos es muy buena y dispone de cintas de cuero bastantes largas en las cremalleras son muy prácticas.

MEJORABLE
Mucho barniz en el cuero que tiene un aspecto demasiado brillante, lo que hace que el 4SR es el más resbaladizo sobre el sillín cuando te subes a la moto. Los protectores exteriores están montados fijos y no son fáciles de reparar. Si utilizas un protector de espalda, la cremallera de conexión es difícil de cerrar. El estiramiento de acordeón en la parte posterior es demasiado rígido.

CONCLUSIÓN
El 4SR en este Azul Perla es realmente poco discreto, combina el aspecto racing de un modelo de una pieza con la utilidad de uno de dos, y todo ello a un precio aceptable. Si te gusta, deberías probarte la chaqueta con una talla más.

BERIK ZAKURA EVO

Proveedor: FC-Moto; www.berik.eu
Precio: 999,95 €
País de fabricación: Pakistán
Certificación: EN 17092-3:2020 clase de protección AA;
Protectores: Hombros, codos y rodillas: EN 1621-1:2012, Nivel 1
Material superior: cuero de vaca.
Forro: poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,1 a 1,3 mm
Colores: negro-gris-rojo, negro-gris-naranja, negro-rojo, negro-azul, negro-amarillo, negro-morado
Tallas: de la 48 a la 60
Peso en talla 54: 5,3 kg

LO MEJOR
Una característica positiva de los Berik es su buena confección, el hilo de costura y la piel también son de buena calidad. La oferta de tallas es amplia, y será difícil que alguien no encuentre el que le guste en la variada selección de colores. El ajuste y la comodidad son buenos y la chaqueta tiene espacio suficiente para que las uses también de una buena comida en ruta.

MEJORABLE
La excepción al buen acabado es la cremallera de unión en las dos piezas. Hace algunos pliegues en los muslos, ya que los pantalones son ligeramente grandes en esa zona. En general, un ajuste decente, pero podría mejorar.

CONCLUSIÓN
En sentido positivo, el Zakura Evo es un buen mono con un aspecto de carreras. No destaca realmente por nada, pero lamentablemente tiene un punto débil en la cremallera de conexión, lo que es una pena, sobre todo teniendo en cuenta su precio.

BÜSE TRACK

Proveedor: Büse, www.buese.com
Precio: 799,95 €
País de fabricación: Pakistán
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: Hombros, codos y rodillas: EN 1621-1:2012, Nivel 2
Material superior: cuero de vaca, poliamida, elastano. **Forro:** poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,4 a 1,5 mm
Colores: negro-amarillo, negro-rojo, negro-blanco, negro-verde
Tallas: 46 a 62, señora 34 a 44
Peso en talla 54: 5,9 kg

LO MEJOR
Su lema no podría ser más británico: "My Home is my Castle", y así es exactamente como te sienten dentro de este traje. Es sólido, pero no pesado, seguro, aunque sin que esto tenga un impacto negativo en la comodidad. Las aberturas de ventilación, que se pueden cerrar, son prácticas y están diseñadas de modo que se pueden manipular con facilidad en marcha, además tiene un buen ajuste de anchura en las pantorrillas

MEJORABLE
La comodidad algo limitada debido a un ajuste que debería mejorar. Las mangas son demasiado cortas y anchas y tampoco hay ajuste de anchura en las muñecas. El cuello es duro roza en el piel, se forman pliegues en los muslos, aunque no son muy perceptibles.

CONCLUSIÓN
Hay que reconocerle al Track una cosa, te lo pones y te notas realmente seguro mientras conduces. Sin embargo, esta seguridad pasiva restringe un poco la movilidad y el cuello que es algo duro, roza contra el cuello haciéndose incómodo.

ALPINESTARS MISSILE V2

Proveedor: Alpinestars, www.alpinestars.com
Precio: 1.**119,95 €**
País de fabricación: Vietnam
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: hombros y rodillas EN 1621-1:2012, nivel 2; caderas y codos nivel 1
Material exterior: 42 % cuero de vaca, 38 % cuero de búfalo; 20 % poliamida.
Forro: 81 % poliéster, 16 % poliamida, 3 % elastano
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,3 a 1,4 mm
Colores: negro-rojo neón, negro-blanco
Tallas: de la 46 a la 60
Peso en talla 54: 5,3 kg

LO MEJOR
Se ajusta muy bien, con cuello blando y una buena localización de las protecciones. Tiene un bolsillo impermeable en la chaqueta y la cremallera de conexión funciona de manera suave con una hebilla que se sujeta con facilidad. La ventilación está muy bien lograda y tienes mucha libertad de movimientos, en parte gracias a la elasticidad de la cadera tanto en la chaqueta como en el pantalón. Se ha realizado una buena elección del material de los puños y cuello. Además está preparado para incorporar el sistema airbag Tech-Air de la marca.

MEJORABLE
Las mangas podrían ser un poco más ajustadas y tener ajuste. Al igual que otros modelos de precio muy alto, como los de Dainese y Spidi, no incluye un protector de espalda, y tiene una muy limitada selección de colores

CONCLUSIÓN
El Missile V2 se ajusta como un chándal, excepto en los puños, que son ligeramente anchos en las mangas, pero no hay nada de qué quejarse. Está bien confeccionado y listo para equipar un airbag, por lo que este modelo convence en todos los sentidos.

DAINESE LAGUNA SECA 5

Proveedor: Dainese, www.dainese.com
Precio: 1.**349,95 €**
País de fabricación: Ucrania
Certificación: EN 17092-3:2020 clase de protección AA;
Protectores: hombros, codos, caderas y rodillas EN 1621-1:2012, Nivel 1
Material superior: cuero de vaca, nylon, elastano. **Forro:** poliéster
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,3 a 1,4 mm
Colores: negro-negro-blanco, negro-antracita-rojo neón, negro-blanco-rojo lava
Tallas: de la 44 a la 64
Peso en talla 54: 4,9 kg

LO MEJOR
Buen ajuste de las protecciones. Es fácil de poner y quitar, y ofrece una gran comodidad de uso y una gran libertad de movimientos. Las deslizaderas de los codos situadas en el exterior están conectadas a los protectores internos de los codos. Tiene una alta calidad, con el logotipo de Dainese en relieve en el pecho, buen acabado de las costuras, cuero e hilo de alta calidad y un diseño moderno

MEJORABLE
Los tiradores de las cremalleras no tienen cintas que te ayuden a sujetarlos, por lo que acaban siendo difíciles de accionar. El cuello está un poco ajustado de más en su parte delantera y el material elástico de su parte posterior del cuello no lo suficientemente resistente. Los protectores de las rodillas se deslizan hacia arriba cuando pones los pies en el suelo y tienes que volver a ajustártelos cuando te subes de nuevo a la moto. Tiene únicamente en su equipamiento un mínimo de protectores.

CONCLUSIÓN
El Laguna Seca hace honor a su nombre y también lo puedes utilizar sin problemas si quieres irte a un circuito. En el uso diario, brilla por su gran comodidad, su confortable ajuste y su buen acabado, moderno y de alta calidad.

SPIDI DP-PROGRESSIVE TOURING

Proveedor: Spidi, www.spidi.com
Precio: 1.**299,99 €**
País de fabricación: Rumanía
Certificación: EN 17092-2:2020 clase de protección AAA;
Protectores: hombros, codos y caderas EN 1621-1:2012, nivel 1; rodillas nivel 2
Material exterior: 85 % piel de vacuno, 15 % poliamida. **Forro:** poliamida
Grosor del cuero (en tres puntos): 1,4 a 1,5 mm
Colores: Azul-negro, rojo-negro, amarillo-negro
Tallas: de la 46 a la 58
Peso en talla 54: 4,8 kg

LO MEJOR
La cremallera de conexión entre la chaqueta y el pantalón funciona de maravilla, lo que hace que sea muy fácil de poner y quitar. Tiene muy buen ajuste y una gran comodidad de uso tanto en la chaqueta como en el pantalón. Los puños son cómodos en las mangas y tiene en general buenas cremalleras y una también confortable malla 3D en la espalda. Los botones de presión son sólidos y firmes.

MEJORABLE
La piel de los puños está demasiado cosida a la cremallera, por lo que a veces se engancha. Las letras cosidas en lugar de impresas encarecen el precio por su complicación de fabricación. La ventilación podría ser mejor y el equipamiento en lo que se refiere a protecciones podría mejorar. Además, sólo hay tres opciones de color.

CONCLUSIÓN
Spidi ofrece buena calidad, pero a un precio elevado. Los logotipos cosidos quedan mejor que los impresos, pero son más complicados y caros de producir. Con todo, un traje de cuero muy cómodo.

VALORACIÓN

	Puesta	Ajuste	Comodidad	Seguridad	Suma	Valoración	Precio en Euros
Puntuación Máxima	20	20	20	40	100		
Alpinestars Missile V2	15	18	17	30	80	Bueno	1119,95
Modeka Yron	12	19	15	27	73	Bueno	639,8
Spidi DP-Progressive Touring	14	18	15	26	73	Bueno	1299,99
4SR RR Evo Pearl Blue AR	15	15	13	29	72	Bueno	869
Dainese Laguna Seca 5	15	17	16	24	72	Bueno	1349,95
Büse Track	13	14	11	33	71	Bueno	799,95
Held Spire	12	17	15	25	69	Satisfactorio	679,95
Rebelhorn Fighter	13	14	11	27	65	Satisfactorio	579,9
Berik Zakura Evo	12	13	12	24	61	Satisfactorio	999,95

CONCLUSIÓN

Lo bueno no tiene por qué ser lo más caro, aunque los equipos de los fabricantes más reconocidos lo sean. De hecho, Alpinestars tiene la mayor puntuación, en la misma zona que los de Modeka, Spidi, 4SR, Dainese y Buse. Un poco por debajo los de Held, Rebelhorn y Berik, los dos últimos un poco descolgados.

LIBROS

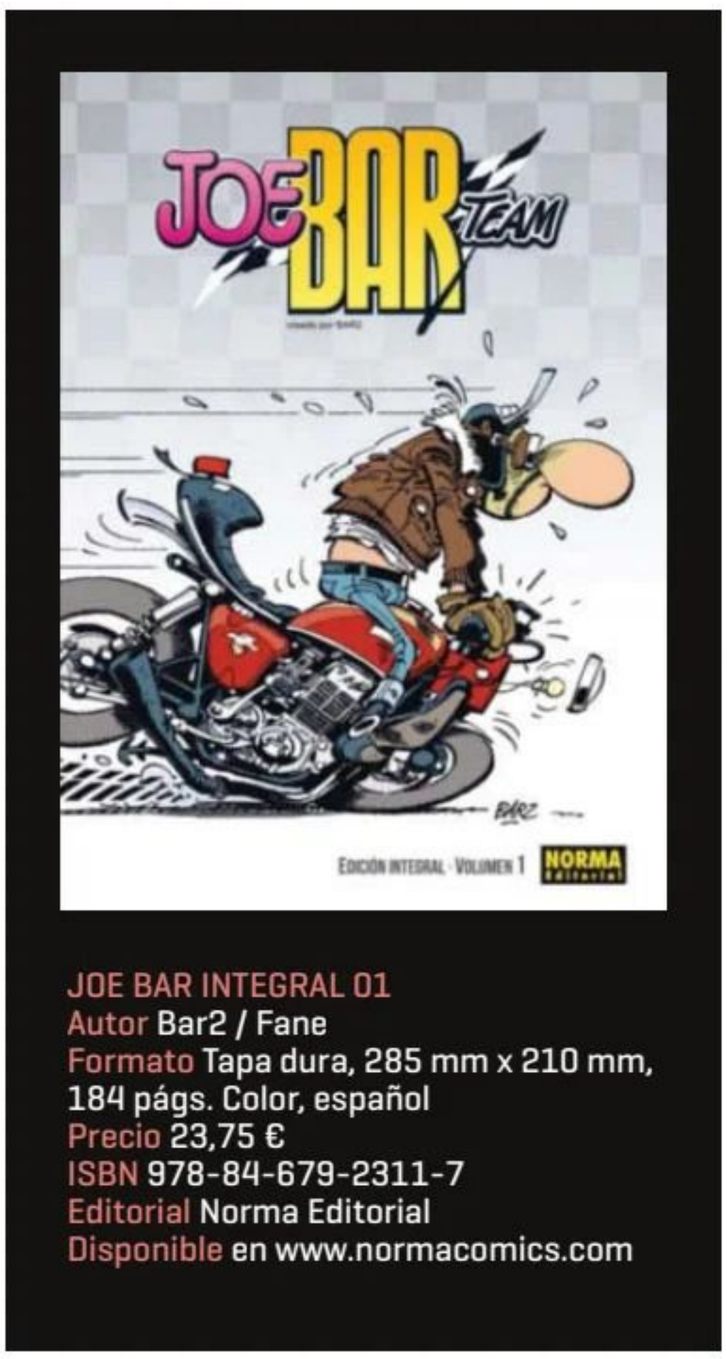
Por Venancio Luis Nieto

Joe Bar Integral 01

Pasan los años y el Joe Bar Team sigue siendo universalmente considerado el mejor cómic de motociclismo. Para aquellos lectores más jóvenes hay que destacar que su primer volumen se publicó originalmente en 1990. Contaba las aventuras de un grupo de motoristas quemados en el París de la década de 1970, todo con un estilo y una expresividad gráfica que no ha conseguido igualar ningún otro cómic ambientado en el mundo de las dos ruedas. Sin embargo, el secreto del éxito de Joe Bar Team no estuvo solo en las ilustraciones, sino también en su corrosivo humor, el culto a la mala fe y el sarcasmo elevados a la categoría de arte. Su historia se nutre de rocambolescas anécdotas reales a través de personajes con nombres tan estrafalarios en la versión española como Too Fast Edi, Pepe Bayeta, Jack El Estripador o Joe Cronwell. Tampoco se puede olvidar el realismo de las máquinas que pilotan (Triumph, Ducati, Honda y Suzuki de la época, entre otras), por lo que todos estos rasgos han contribuido definitivamente a que Joe Bar Team haya permanecido en un lugar de privilegio en la memoria colectiva.

Tras el éxito del primer volumen, su autor, el escritor y dibujante francés Christian Debarre, también conocido como Bar2, pasó el testigo de la continuación de la serie al guionista y dibujante Fane (Stéphane Deteindre), quien creó tres nuevos personajes más jóvenes ya en el escenario de la década de 1990, actualizando también el parque móvil de los protagonistas. De la serie verían la luz hasta siete ediciones más. Fané estuvo a cargo de las ediciones 2, 3 y 4, volviendo Bar2 en el volumen 5 con los personajes, las motos y la ventana temporal originales. La séptima edición tiene guion a cargo de Pat Perna e ilustraciones de Henri Jenfèvre, mientras que la octava tuvo de nuevo a Fane como autor.

Si bien Joe Bar Team fue originalmente publicado por la editorial francesa Glénat, actualmente los derechos de publicación en España están en manos de la editorial Norma Cómics, que comercializa la edición Joe Bar Integral 01 que protagoniza esta página. Si las ediciones originales solían ser de unas 50 páginas, este volumen recopilatorio aumenta hasta casi 200 y contiene una selección las mejores historias publicadas. Aunque no se trate de una novedad editorial, Joe Bar Integral 01 es una obra de obligada lectura para toda nueva generación de motoristas, no solo por lo extremadamente divertido de sus historias, sino también para conocer el motociclismo de décadas pasadas. Por cierto, el cómic de Perna y Fane publicado hace más de 20 años con Jean Pierre Fontenay sobre el París-Dakar, Rally Raid Calagan, también es oro molido.



JOE BAR INTEGRAL 01
Autor Bar2 / Fane
Formato Tapa dura, 285 mm x 210 mm, 184 págs. Color, español
Precio 23,75 €
ISBN 978-84-679-2311-7
Editorial Norma Editorial
Disponible en www.normacomics.com

VALENTINO – LAS MIL CARAS DE ROSSI

Con la retirada de Valentino Rossi al final de la temporada 2021, el astro italiano finalizaba una inigualable trayectoria deportiva con nada menos de 115 victorias y un récord absoluto de 229 podios. Concretamente en la clase reina de MotoGP, sus 89 triunfos, 196 podios y 75 vueltas rápidas también constituían una referencia inédita, pero más profundo incluso resultaría el impacto de su paso por la competición gracias a su extraordinaria conexión con el público, solo un rasgo más del que sin duda ha sido uno de los pilotos más carismáticos de todos los tiempos.

Durante buena parte de la carrera deportiva de Valentino, la periodista Nadia Tronchoni (Valencia, 1982) había sido enviada especial del periódico El País al Mundial de MotoGP, por lo que la suya también era una cercana perspectiva que tuvo la oportunidad de plasmar en la obra «Valentino – Las mil caras de Rossi», publicada por Planeta en 2022. Este relato de lectura ágil e impregnado de interesantes datos se ha desarrollado gracias a la colaboración del entorno más cercano del piloto. Tronchoni analiza la trayectoria de Rossi dividida en sus distintas etapas, haciendo hincapié en los momentos más importantes y, especialmente, en el episodio de Malasia en la parte final de la temporada 2015.

VALETINO-LAS MIL CARAS DE ROSSI
Autor Nadia Tronchoni
Formato Tapa blanda, 230 mm x 150 mm, 211 págs. Color, español
Precio 18,95 €
ISBN 9788408-257158
Disponible en ww.planetadelibros.com

NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

ZURICH®

MARATÓN SEVILLA

ELITE LABEL · WORLD ATHLETICS · ROAD RACE 2024

23 FEBRERO 2025

8:30 H

\+

CARRERA DE **5k**

Y CARRERAS

INFANTILES

EL SÁBADO 22 DE FEBRERO

Title Sponsor

ZURICH®

Technical Sponsor

asics

sound mind, sound body

Gold Sponsor

TotalEnergies

Oficial Sponsors

ABC abcdesevilla.es

HYUNDAI Hyundauto Motor

El Pozo bien star

226ERS

Unicaja

Carrefour

POWERADE

www.zurichmaratonsevilla.es

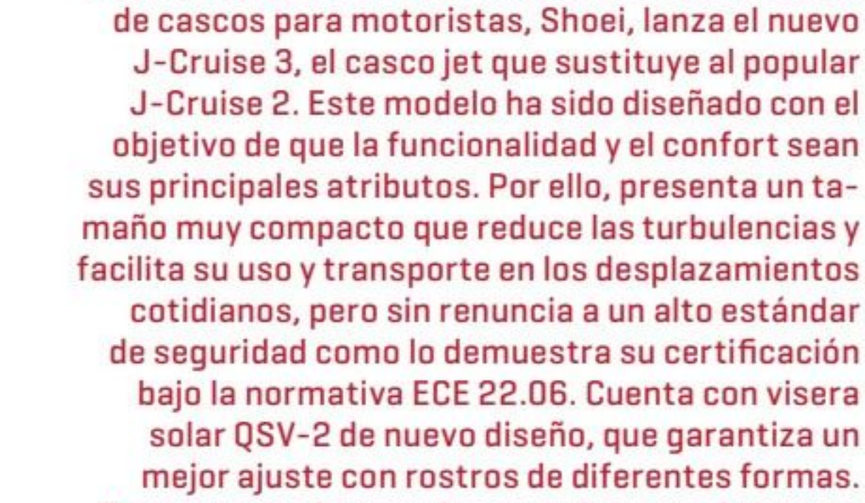
Shoei J-Cruise 3

La marca japonesa especializada en la fabricación de cascos para motoristas, Shoei, lanza el nuevo J-Cruise 3, el casco jet que sustituye al popular J-Cruise 2. Este modelo ha sido diseñado con el objetivo de que la funcionalidad y el confort sean sus principales atributos. Por ello, presenta un tamaño muy compacto que reduce las turbulencias y facilita su uso y transporte en los desplazamientos cotidianos, pero sin renuncia a un alto estándar de seguridad como lo demuestra su certificación bajo la normativa ECE 22.06. Cuenta con visera solar QSV-2 de nuevo diseño, que garantiza un mejor ajuste con rostros de diferentes formas. Otro aspecto destacado es que integra el sistema Shoei ComLink para emplear un intercomunicador Sena SRL3, quedando perfectamente integrado sin sobresalir por los laterales.
Inf.: corver.es.

Spidi Neo-R

Spidi ha lanzado una nueva gama de guantes de protección ligeros y pensados para desplazamientos cotidianos en épocas de altas temperaturas, como el Neo-R. Estos guantes certificados están confeccionados en piel de cabra y tejido red perforado. Cuentan con protecciones de poliuretano en los nudillos, combinadas con refuerzos acolchados en el dorso, la palma y el lateral exterior. Su confección en piel no impide que se puedan usar para manipular pantallas táctiles como teléfonos móviles o los cuadros de instrumentos de algunas motos. El cierre se confía a una amplia banda que agiliza su puesta y queda fijada por velcro. Está disponible en cuatro colores a un precio de 89,90 euros. Sabed que Spidi también comercializa los Neo-S con similar diseño y características de ventilación pero fabricados en tejido microfibra.
Inf.: spidi.es.

89 EUROS



110 EUROS

HERRAMIENTAS WUNDERLICH

El catálogo de Wunderlich es idóneo para los que planean realizar un viaje en moto, porque no solo contempla accesorios para afrontar el viaje más cómodamente, sino también productos para completar la ruta... Nos referimos a los juegos de herramientas SBV, cuyo principal beneficio, a parte de la calidad de fabricación, es que están configurados para incluir en una bolsa muy compacta los útiles necesarios para trabajar en los diferentes modelos de BWM. Wunderlich comercializa diferentes sets con más o menos herramientas en precios desde los 110 euros.

ACCESORIOS HIGHSIDER

Desde Alemania, y de la mano del importador Bihr, llega a nuestro país Highsider, marca dedicada al diseño y la fabricación de componentes para todo tipo de motos, que se adapta al estilo de diferentes segmentos y aportando un plus de calidad, diseño y rendimiento. Un ejemplo de ello está en la gama Esagano, una de las principales novedades de la firma, ideal para elevar el look, rendimiento y funcionalidad de monturas naked. Esta contempla componentes como retrovisores (142 euros), intermitentes LED 3 en 1 que integran también luz de freno (111 euros), puños de manillar con remate en aluminio (40 euros) y contrapesos Esagano LS (38 euros), válidos para la mayoría de modelos naked.
Inf.: mybihr.com.

CONFIGURADOR GIVI

Givi ha estrenado una interesante configurador en su web para facilitar a los usuarios la búsqueda de soportes de smartphone y GPS más adecuados a su móvil, su montura y su tipo de uso. La marca italiana lleva muchos años ofreciendo múltiples soluciones en este sentido y, reconociendo que su extenso catálogo puede resultar abrumador, ha desarrollado esta función. Basta con entrar en la web de Givi, pinchar en "Configuradores" y optar por la rama de porta dispositivos -porque también existe otro buscador para elementos portaequipajes-. Una vez dentro, basta completar los datos de nuestro dispositivo, el modelo de moto que tenemos y en qué parte de la misma tenemos pensado instalarlo, para que nos recomiende todas las opciones disponibles.
Inf.: givi.es.

219
EUROS

Airoh Spark 2

La firma Airoh incorpora un nuevo modelo a su oferta de cascos de portección para motoristas, el Spark 2, un modelo de tipo integral para los que buscan calidad, confort y diseño a un precio justo. Siempre, por supuesto, sin renunciar a la seguridad, corroborada en este caso con la obtención de la homologación ECE 22.06.
El Spark 2 está fabricado en material termoplástico HRT y se han confeccionado dos tamaños de calota para abarcar las seis tallas disponibles (XS, S, M, L, XL y XXL). La marca anuncia un peso aproximado de 1.590 gramos.
Una de sus principales innovaciones la encontramos en un elaborado sistema de ventilación, con dos entradas frontales que se pueden regular -especialmente generosa, la superior-, y un amplio spoiler trasero. Los ensayos en el túnel de viento de Airoh han permitido desarrollar este sistema, así como las formas exteriores del Spark 2 para que sea aerodinámico y también silencioso.
Este modelo cuenta con varios sistema de seguridad ya conocidos en otros modelos premium de la marca italiana, como el ASN con estructura 3D para reducir las fuerzas angulares; o el mecanismo AEFR que permite desmontar las almohadillas laterales sin tener que quitar el casco de la cabeza -pensado para casos de emergencia-.
La pantalla Extra Wide ofrece un amplio campo de visión, para no perder ningún detalle durante la conducción, mientras que el riesgo de empañamiento se reduce al mínimo gracias a la práctica posición antivaho y a la lente Pinlock 70 Max Vision suministrada.
También cuenta con un práctico visor solar integrado.
Los interiores están fabricados en material Coolmax.
El cierre de retención se confía a un mecanismo micrométrico. Incluye deflector "Stop Wind" de doble longitud y está preparado para sistema de comunicación.
Inf.: airoh.es.

1975

HONDA GL-1000 GOLD WING

EL EMBLEMA CON EL "ALA DORADA" LO HAN LUCIDO ALGUNOS MODELOS DE HONDA A LO LARGO DE LA HISTORIA EN ALUSIÓN AL LUJO Y LA EXCLUSIVIDAD. LA GOLD WING DE 1975 SE CONSIDERA LA PRIMERA DE ESA ESTIRPE Y NO PORQUE LUCIESE ESE DISTINTIVO, SINO PORQUE SE LLAMABA ASÍ.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: JAIME OLIVARES. PROPIETARIO: LUIS PINILLA.

La primera GL-1000 Gold Wing fue presentada oficialmente en el IFMA (Internationale Fahrrad-und Motorrad-Ausstellung) de Colonia en el otoño de 1974, aunque en septiembre de ese mismo año ya se habían entregado algunas unidades "preserie" a varios concesionarios de Honda de Estados Unidos durante una convención celebrada en Las Vegas. Por este motivo, antes de su puesta en escena oficial, ya se había escrito mucho acerca de esta entonces "gigantesca" Honda que utilizaba un motor bóxer de cuatro cilindros con transmisión por cardan y 999 cc. A pesar de su marcado enfoque viajero, se trataba de un modelo desnudo, pues en aquellos años todavía no había llegado la moda del carenado al mundo de las motos. Este elemento se utilizaba en las carreras y las primeras motos que lo montaron entonces, lo hicieron gracias a la industria auxiliar. Así las primeras GL-1000 en versiones K0, K1, K2, K3 y K4 todavía no incluían carenado entre su equipamiento de serie y se catalogaban como grandes naked. Al respecto, hay que mencionar que la última de las cinco, lanzada al mercado en 1979, sí que ofrecía a sus propietarios la posibilidad de montar maletas y baúl trasero en opción. Durante los años que estuvo en producción, la GL-1000 Gold Wing recibió varias evoluciones, destacando la eliminación de la palanca de arranque para confiar únicamente en el arranque eléctrico para su puesta en marcha. Del mismo modo se sustituyeron las llantas de radios por unas de aleación de palos rectos, se montaron unos carburadores de menor diámetro para conseguir más par motor a bajo régimen y se añadió instrumentación extra sobre la tapa del falso depósito. Gracias a todo esto, la GL-1000 fue considerada por Honda como su buque insignia y prueba de ello es que en una de sus publicidades en Estados Unidos se podía leer una frase que decía "It's been called the most sophisticated bike in the world" (ha sido llamada la moto más sofisticada del mundo). Aunque se vendió en distintos mercados, el principal objetivo de este modelo no fue otro que el citado país norteamericano y las 13.000 unidades que se vendieron allí durante su primer año lo confirmaron. Para apro-

FUE LA PRIMERA JAPONESA CON REFRIGERACIÓN LÍQUIDA, CARDAN Y CORREA DENTADA

HONDA

SU SUAVIDAD DE MARCHA ELEVABA EL CONFORT DE MARCHA A UN NUEVO NIVEL EN LOS AÑOS 70

vechar ese tirón comercial, entre 1980 y 2009 el gigante japonés decidió trasladar la producción del modelo desde Japón a una fábrica situada en Marysville, en el estado de Ohio. De este modo podía anunciar "a los cuatro vientos" que era un producto "made in USA", algo muy del gusto de la clientela estadounidense. Sin duda, esto contribuyó a que en aquella planta se fabricasen más de un millón de unidades de las distintas versiones de "GL" que llegaron sucesivamente durante aquellos 30 años.

UN MOTOR MUY EXCLUSIVO

El motor con dos cilindros a cada lado y el cigüeñal situado de manera longitudinal al sentido de la marcha era la característica más llamativa de esta joya realizada por Honda. Además, fue la primera moto japonesa de cuatro tiempos que de serie incluía refrigeración líquida y transmisión por cardan. Durante su desarrollo se puso mucho énfasis para que ofreciese la calidad y el bajo mantenimiento que entonces se asociaba al mundo de los coches y no al de las motos. De ahí que la distribución estuviese comandada por una correa dentada, una solución prácticamente inédita en el mundo de las dos ruedas. Al igual que el cigüeñal, los ejes del cambio estaban dispuestos longitudinalmente, con el embrague situado en la parte trasera del cárter. Otros detalles técnicos eran las dos válvulas por cilindro y la caja de cambios de cinco velocidades, con un desarrollo final que le permitía alcanzar una velocidad máxima cercana a los 180 km/h. Se alimentaba a través de cuatro carburadores Keihin de 32 mm, y anunciaba una potencia máxima 80 CV a 7.500 rpm y un par máximo de 83 Nm a 5.500 rpm. La baja rumorosidad mecánica y el funcionamiento sin apenas vibraciones eran dos virtudes que caracterizaban al tetracilíndrico de esta Honda.

Otro detalle innovador de la primera Gold Wing es que el depósito de gasolina de 19 litros estaba colocado bajo el asiento y oculto en gran medida por dos grandes tapas laterales. De este modo se lograba situar el centro de gravedad muy bajo, algo a lo que contribuía la arquitectura del propulsor. En el lugar más habitual del depósito y bajo una gran tapa de plástico se localizaban, entre otros, varios elementos del sistema eléctrico, el vaso de expansión del circuito de refrigeración, la caja del filtro de aire, la boca de llenado del depósito y una guantera.

En cuanto a componentes de la parte ciclo, la GL-1000 se asemejaba mucho a la CB750 Four, aunque en su caso contaba con dos discos de freno delante de 280 mm y uno trasero de 290 mm. En este aspecto, también fue una de las primeras motos de serie en incluir freno de disco trasero en vez de tambor. La horquilla con barras de 37 mm, la pareja de amortiguadores, las pinzas de un pistón, las llantas de radios y otros elementos como los mandos o la instrumentación, igualmente recordaban mucho a los de la Four. La llanta trasera de 17" de diámetro era un poco más pequeña que la de su hermana con el objetivo de rebajar la altura trasera del conjunto. El manillar de brazos más altos y el asiento con más mullido también la diferenciaban y contribuían a que la posición de conducción, con el torso más erguido, fuese más relajada y turística. **M**

Técnica

Motor: 4 T, 4 cil. bóxer. Refr: Líquida; Distribución: OHC, 2 V por cilindro; Diámetro x carrera: 72,0 x 61,4 mm; Cilindrada: 999 cc; Potencia máx. dec.: 80 CV a 7.500 rpm; Par máx. dec.: 83 Nm a 5.500 rpm; Alimentación: 4 carburadores Keihin de 32 mm; Cambio: 5 relaciones; Transmisión sec.: Cardan; Chasis: Doble cuna continua de acero; Basculante: Dos brazos; Suspensión del.: Horquilla telescópica; Diámetro barras/Recorrido: 37 mm / 143 mm; Suspensión tras./Recorrido: 2 amortiguadores laterales / 87 mm; Freno del.: 2 discos de 280 mm. Pinzas: 1 pistón ; Freno tras.: Disco de 290 mm. Pinza: 1 pistón ; Rueda del.: 3,50-19". Llanta 3,50"; Rueda tras.: 4,50-17". Llanta 4,50"; Cap. depósito: 19 litros; Peso vacío/lleno: 273/295 kg; Dist. entre ejes: 1.550 mm; Altura asiento: 810 mm.

El chasis de tubos de acero se desarrolló para acercar al suelo el motor bóxer de cuatro cilindros y el depósito de 19 litros se colocó bajo el asiento para bajar el centro de gravedad. Los dos relojes analógicos tenían fondo verde con indicador de temperatura de agua en el tacómetro.

UN INGENIERO DE RENOMBRE

Soichiro Irimajiri es un ingeniero aeronáutico que trabajó para Honda y que fue el líder del proyecto GL-1000 Gold Wing. Antes había desarrollado varios motores pluricilíndricos de carreras entre los que destacó un V12 que utilizado en Fórmula 1. Después, ya a finales de los años 70, se encargó de supervisar el proyecto CBX1000 con el monumental motor de seis cilindros en línea y, posteriormente, fue presidente de Honda América. Entre tanto proyecto tuvo tiempo para sentar los cimientos del departamento HRC (Honda Racing Corporation). Así, se puede decir que Irimajiri está entre las personas más competentes que han pasado por Honda Motor Company desde que fue fundada en 1948. Otro dato interesante de este ingeniero es que en 1972, antes de crear la GL-1000, desarrolló un prototipo denominado M1 que utilizaba un motor bóxer de seis cilindros de 1.470 cc. Sin embargo, en Honda consideraron que no era el momento de lanzar al mercado una moto de tan magno calibre y decidieron desarrollar la GL-1000 Gold Wing.

VINTAGE REVIVAL

Del 17 al 19 de mayo se celebró la séptima edición del Vintage Revival en el circuito de Montlhéry, situado 33 km al sur de París. Dicho evento acoge cada dos años a un nutrido conjunto de vehículos fabricados antes de 1930, tanto de dos como de tres o de cuatro ruedas, que disfrutan de la oportunidad de rodar sobre la veterana pista ovalada y peraltada. Se trata de un encuentro de entusiastas que salen a pista sin afán de competición, sino de aprovechar la ocasión para arrancar los motores vetustos y gozar en ese trazado tan singular de 2.548 metros de longitud, que precisamente este año cumple su centenario y periódicamente ha sido sometido a obras que lo mantienen en activo. A lo largo de las cuatro mangas organizadas, los espectadores pudieron ver y oír máquinas tan llamativas como la Monet-Goyon bicilíndrica y con sidecar que aparece en la imagen.

CLASSIC SERIES EN CALAFAT

El 18 de mayo se celebró en la pista tarraconense la segunda prueba de las MotoClassic Series 2024. Con la inscripción de más de una treintena de clásicas de todas las épocas, la prueba gozó de un fantástico clima, del que disfrutaron todos sus participantes a lo largo de una apasionante jornada. Los aficionados pudieron contemplar sobre la pista la evolución de máquinas tan excepcionales como la Matchless G50 de 1962 de Alejandro Tejedo, las sempiternas Montesa Impala o las BMW de distintas generaciones. La lucha por la victoria fue cosa de las motos más modernas, tales como la "youngtimer" de Miquel Colomeda (Honda CBR 600), que resultó vencedor de la jornada tras dos grandes mangas de regularidad. Tras él finalizaron Edu Lorente (Yamaha RD 350) y Xavier Zuriaga (Ducati 750 Sport).

Yamaha YZ ‘25

Las YZF 450 y 250 2025 reciben pequeñas mejoras en diversos apartados. En la YZF 450 ‘25 se ha buscado mejorar la estabilidad en recta, por lo que se han modificado las bieletas y los ajustes de la suspensión. También se han revisado las formas del asiento, los soportes del motor y las estriberas, el silenciador del escape -menos sonoro-, la batería, el mapa del motor y el embrague. Otros cambios interesantes los encontramos en el manillar, pues el mando electrónico de los mapas cuenta con unos cercos alrededor de los botones para dificultar que se pulsen por accidente, y también se emplea una caña de gas más separada del puño para prevenir lesiones en el pulgar. Además, la ECU estrena una nueva función de bloqueo a modo de sistema antirrobo.

La YZF 250 ‘25 también recibe algunos de estos cambios, como la bieleta, el reajuste de suspensiones, la caña de gas, las botoneras, el escape y el mapeado de la ECU. Ambos modelos estarán disponibles entre los meses de agosto y septiembre, en colores azul y también la decoración “Monster”, igual que sus hermanas de dos tiempos, las YZ 250, 125, 85 y 65, que tan solo reciben nuevos adhesivos.

Inf.: yamaha-motor.eu.

TRRS ONE R

La One R marca la línea intermedia en la gama de motos de trial TRRS, cuya versión de 2025 adopta solo novedades estéticas y alguna revisión motriz. Éste recibe un nuevo culatín de menor compresión con el objetivo de dulcificar la respuesta en bajos y medios. La gama One R está disponible en cilindradas de 125, 250, 280 y 300, tanto en versiones con arranque eléctrico o arranque a pedal (salvo la 125, de la que no hay opción e-start).

Inf.: trsmotorcycles.com.

OSET TXP: TRIAL ELÉCTRICO

Tras la compra por parte de la marca británica Triumph, Oset Bikes afronta ahora una nueva etapa con el lanzamiento de las renovadas TXP 20" y TXP 24", dos motos de trial eléctricas para usuarios infantiles y juveniles.
Emplean nuevas baterías de litio más ligeras y capaces, con motores sin escobillas y una centralita que permite personalizar la respuesta e incluye modo de bloqueo parental.
Ambos modelos emplean chasis y basculante en acero, suspensiones hidroneumáticas y frenos de disco. Otra novedad es que no se acotan únicamente a la práctica de trial, sino que están pensadas también para un uso Xplore y Play, para lo cual cuentan con un asiento desmontable. La TXP 24" (4.795 €) está pensada para usuarios desde los 9 años en adelante -hasta 90 kilos de peso-, mientras que la TXP 20" (3.495 €) está indicada para chavales de 6 a 9 años.
Inf.: osetbikes.com.

HUSQVARNA TC 85

Se renueva la mayor de la gama "mini" de la familia crossera de Husqvarna, la TC 85, que además de adoptar una carrocería y decoración a imagen y semejanza de sus hermanas mayores, también recibe cambios estructurales importantes.
El chasis es de nueva factura, al recurrir a una geometría diferente, con un ángulo de dirección menos cerrado -en medio grado- gracias a haber atrasado la pipa de la dirección en 6 mm. Con ello se busca mejorar la estabilidad del conjunto, lo cual también se persigue con el basculante rediseñado y un amortiguador 16 mm más corto. En el motor se ha revisado la culata, la bujía, el encendido, el escape y la carburación para mejorar la respuesta en bajos y medios.
La TC 85 '25 ya está disponible en los concesionarios, en versión de rueda alta y rueda baja, ambas por 7.549 €.
Inf.: husqvarna-motorcycles.com.

MONTESA 500 ENDURO

Si bien a los apasionados de la marca Montesa les encantaría que esta Enduro 500 estuviera realmente viva como modelo comercial, lo cierto es que la unidad mostrada tiene truco... Se trata de la ganadora de la última edición del Honda Garage Dreams, el concurso de customizaciones que organiza cada temporada Honda España y que esta vez tenía como protagonista a la nueva scrambler CL 500. La ganadora del mismo es la Enduro 500 que aquí mostramos, una creación del concesionario Stilmoto (Guipúzcoa), en homenaje a su socio fundador, Fermín Burguera, tristemente fallecido en 2010. Partiendo de la CL 500, se han modificado las formas del depósito, las tapas laterales -tapizadas-, el cubrefaro y la decoración a imagen de las primeras Montesa Enduro 125 de los años 70. Tampoco faltan detalles como las llantas Akron anodizadas en dorado, el emblema Made in Spain original de los años 70, el tapón del radiador personalizado o la bolsa de herramientas en el guardabarros trasero.

MUNDIAL MX JUNIOR

El circuito holandés de Heerde ha sido el escenario de una nueva edición del Mundial de Motocross Junior. Se trata de un certamen a una sola carrera que cada verano reúne a más de doscientos cincuenta chavales de todo el mundo para competir en las categorías de 65, 85 y 125, así como en la clasificación por países.
El holandés Kash Van Hamond (65), el neozelandés Levi Townley (85) y el húngaro Noel Zanocz (125) ha sido los campeones individuales, mientras que Paises Bajos, Francia y Gran Bretaña han copado el pódium por naciones.
El mejor representante español fue Francisco García que terminaba 3º en 125.
Resultado muy meritorio, pues el andaluz de 16 años está corriendo este año el Europeo de MX2 con una 250 4T, pero como todavía tiene edad para competir en 125 apostó por volver a la dos tiempos unas semanas antes de la prueba.

EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]

279
EUROS

FLY RACING

La firma norteamericana Fly Racing cuenta con una de las ofertas de conjuntos técnicos para motocross y enduro más extensas y variadas, con líneas para todos los gustos y presupuestos. Uno de los conjuntos más elaborados lo encontramos en el Evolution DST, uno de los más empleados por los pilotos oficiales de la marca en las carreras. Su propia denominación, DST (abreviatura de Desert), indica que se trata de un conjunto pensado para épocas de altas temperaturas.
Los pantalones están fabricados en tejido HEX-Stretch de cuatro direcciones, ofrece una excelente movilidad y una gran durabilidad. Asimismo, incorpora paneles de cuero de protección contra el calor sujetos con costuras Kevlar, forro de Lycra para una mayor comodidad; y panel en la zona trasera cosido directamente a una malla ligera transpirable, para evitar los tirones al cambiar de posición durante la conducción. Resultan especialmente elásticos y destacan por el sistema BOA de ajuste micrométrico en la cintura.
La camiseta también cuenta con amplias zonas ventiladas en la espalda y las axilas. El conjunto está disponible en cuatro colores a un precio de 279,99 euros.
Inf.: mybihr.com.

328
EUROS

ACCESORIOS YAMAHA

Parte del éxito de la Ténéré 700 radica en una configuración de serie sencilla pero con muchísimas posibilidades de configuración, algo que la propia Yamaha contempla en su extenso catálogo de accesorios. Se pueden adquirir en kits completos o también por separado. Uno de ellos es este guardabarros elevado procedente de la versión Rally e inspirado en las Yamaha de enduro. Sustituye al guardabarros original que, al ir pegado a la rueda, es fácil que se obture en condiciones de barro y llegue a bloquearse la rueda. Se fija a las tijas inferiores e incluye deflector trasero.
Inf.: yamaha-motor.eu.

BELL MOTO-3

Si bien por su imagen parece que se trata de un casco traído directamente de los años 70, que es cuando Bell lanzó originalmente el Moto-3, en verdad este casco es un casco actual y homologado bajo la nueva normativa ECE 22.06. Recurre a una calota en fibra de carbono ligera y robusta, que además está fabricada en tres tamaños diferentes. Los acolchados internos también nos transportan al pasado por su apariencia, al estar fabricados en felpa, aunque de tipo microbiana y con forro de microante para favorecer la absorción de sudor. La visera desmontable, el cierre por doble hebilla y las entradas de ventilación ajustables son otras de las cualidades del Moto-3.
Inf.: bellhelmets.com.

399 EUROS

ELEVEIT X-LEGEND EVO

La marca italiana Eleveit ha presentado sus nuevas botas off road de alta gama, las X- Legend EVO, desarrolladas en competiciones de enduro y raids más exigentes por pilotos como el multicampeón Steve Holcombe.
Las EVO muestran importantes mejoras con respecto a sus predecesoras, empezando por los refuerzos en plástico en la puntera y la espinilla para incrementar la rigidez de la zona y mejorar la seguridad ante posibles impactos o aplastamientos.
Bajo el mismo objetivo, se estrena el sistema Shock Lock que controla la flexión horizontal del tobillo, mientras que la articulación central también se ocupa de prevenir torceduras laterales. También se han optimizado los cierres (metálicos) y la ventilación del forro interior.
Inf.: eleveit.com.

499 EUROS

Leatt ADV 7.5 Flow Tour

CONJUNTO ADVENTURE

806 EUROS

En época de temperaturas elevadas disponer de buena protección sigue siendo importante. Pero sí que buscamos prendas con mejor ventilación y mayor capacidad para aportar frescor en marcha. La gama Adventure de Leatt propone su modelo Flow, con chaqueta y pantalón confeccionados con material Leatt Ripstop ventilado, incluyendo grandes paneles de malla X-Flow. Incluye protecciones certificadas en hombros, codos, rodillas, y espalda.
Este conjunto Flow Tour incluye una chaqueta impermeable HydraDri, que se puede usar tanto poniéndola por encima de la cazadora principal, como vistiéndola por debajo. El pantalón también se puede complementar con forro impermeable. La cobertura Hydradri Max tiene una protección a la lluvia impermeable y capacidad de transpiración de 30.000mm/30.000g/m².
En valoración del 1 al 5, este conjunto tiene una versatilidad de 3, protección 5, impermeabilidad 4 y aislamiento al frío 1. Resulta muy confortable, se ajusta perfectamente al cuerpo con un gran patronaje y las cremalleras suben y bajan de forma óptima, incluso con suciedad acumulada.
La chaqueta tiene un bolsillo en la espalda para llevar camelback así como otro bolsillo trasero de gran capacidad. Además, cuenta con dos bolsillos delanteros de buena capacidad -cierre por velcro- y otro en la manga de pequeño tamaño -con cremallera-.
El pantalón incluye dos bolsillos con cremallera y otros dos, en el muslo, con velcros, de más capacidad.
El pantalón incluye tirantes y cremallera para unirlo a la chaqueta.
Lo mejor es la alta capacidad de ventilación, tanto en la chaqueta como en el pantalón, con mucho flujo de aire. El peso de ambas prendas no es demasiado para el tipo de producto del que hablamos, verificado de 2,6 kilos la cazadora (más 482 g, el impermeable) y 1,8 kilos el pantalón.
El precio recomendado es de 440 euros la chaqueta en colores negro o en gris (474 € el diseño Desert) y 332 € el pantalón (negro o gris).
Inf.: talio.net.

GAMA BETA RR X-PRO 2025

NIVEL PRO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

BETA LANZA SU NUEVA GAMA X-PRO DE MOTOS DE ENDURO. DESDE EL PRIMER MOMENTO HEMOS CAPTADO LA FILOSOFÍA DE ESTA NUEVA SAGA X-PRO COMO MOTOS DE ENDURO PARA TODOS, NI TAN DE EXCURSIÓN COMO LAS RR ANTERIORES, NI TAN DEPORTIVAS COMO LAS RR RACING.

TEXTO: **SANTI AYALA.** FOTOS: **BETA.**

Nada menos que su vigésimo aniversario celebra Beta del lanzamiento de sus modelos RR de enduro. Desde hace unos años se desdobló en dos sagas: RR, como modelo estándar y las Racing, como enduros más deportivas. Pero entre estas dos gamas Beta tenía la sensación que se les había quedado un hueco algo grande y que las estándar eran algo "light" y las Racing, muy deportivas.

NIVEL PRO

Por ello la gama RR se convierte en X-Pro, más próximas a las RR Racing. Motos para hacer enduro del de toda la vida, de forma cómoda y efectiva, sin pensar en motos deportivas, que son rígidas y más incómodas. Por eso las nuevas X-Pro tienen una amplia lista de cambios, sobre todo en la parte ciclo, frente a las RR anteriores. El chasis hereda el bastidor de sección aumentada en la viga principal (+ 1 cm), que ya montaban las RR Racing MY 2024. El resultado es una moto más precisa y estable tanto en la entrada como en el trazado de las curvas, capaz de transmitir una gran sensación de seguridad y aprovechar mejor las prestaciones de los motores. Un chasis muy válido para la nueva orientación de la X–PRO hacia el hard enduro, pero también para garantizar una óptima resistencia a los golpes y a los aterrizajes de los saltos. Las nuevas suspensiones ZF desarrolladas para la RR X–PRO MY ´25 rediseñadas sobre lo precedente, modificando además las cotas de la moto, con una menor distancia entre ejes y una menor longitud de la horquilla, que cambia el comportamiento de la moto y reduce la altura unos 20 mm, que permite al piloto llegar mejor al suelo. Estrena la X-Pro nueva horquilla ZF SHC (Separate Hydraulic Chamber) diseñada con un esquema asimétrico, para reducir su peso en 250 gramos, que ayude a mejorar la manejabilidad, un tren delantero más ágil. Así la horquilla separa funciones entre una botella y la otra, la parte derecha gestiona el aspecto elástico, gracias a un único muelle de sección aumentada, de acero especial, que permite un ahorro de peso del 25 % (en comparación con el uso de dos muelles). En la botella izquierda se encuentra ahora la gestión del aspecto hidráulico. Este sistema

EL NUEVO ESPÍRITU PRO DE LAS RR LAS IDENTIFICA COMO MOTOS DE USO GENUINO ENDURERO

El sillín ofrece un mayor confort, con otro espumado menos rígido. La mayor superficie de apoyo ofrece un punto de contacto más cómodo. La funda, en rojo, tiene una textura piramidal de buen agarre.

Las X-PRO llegan con un completo 'restyling' de la plástica, cambiando el portafaro, los aletines del radiador -más robustos-, y las tapas laterales, con mejor acceso a la caja del filtro -dos puntos para tirar-.

Estreno de horquilla ZF SHC, con función separada entre la botella izquierda (paquete hidráulico) y la derecha (muelle). Fácil de regular en todo momento.

El motor 300 2T monta otro pistón que mejora el rendimiento. La mecánica 125 también tiene otros componentes que han aumentado su potencia.

El botón para seleccionar los mapas motor se reubica en el manillar, dentro de la "morcilla" de protección. Se estrena nueva carrocería, más sólida.

ha sido revisado: el cartucho interno tiene un pistón flotante de diámetro aumentado en 7 mm, y que crece hasta los 30 mm.

BUEN TACTO

En esa botella izquierda podemos regular, en 22 posiciones, tanto la extensión, en el dial superior, como la compresión en el inferior. Forma rápida y sencilla de adaptar la suspensión a las necesidades de conducción, cambiando la respuesta de la horquilla de muy suave y cómodo, a otro más reactivo y agresivo. El nuevo monoamortiguador se ha rediseño la regulación de la compresión, para mejorar la dinámica de los flujos de aceite. El resultado de las mejoras en la suspensión aportan manejabilidad y mejor absorción de los impactos en un espectro de uso mayor.

En los frenos se monta otra bomba de freno trasero Nissin de mayor rendimiento, como la que ya llevaba la Racing, con el depósito de líquido mayor. Aporta un extra de potencia y una mejor modulabilidad. Incluye llave electrónica con un nuevo "hombre al agua" patentado que cumple la función de antirrobo y la de cortacorriente en caso de caída. Tiene interruptor de 2 mapas, ahora el mando encima del manillar, manillar que en la X-Pro viene fijado sobre nuevos silentblocks para un mejor confort. Se incorpora un vaso de expansión del radiador, por primera vez en las Beta de enduro, así como una correa delantera para tirar de la moto en zonas extremas.

MOTORES

Cuatro mecánicas 2T (125, 200, 250 y 300) junto a otras 4T (350, 390, 430 y 480) son las propuestas para la RR X-Pro. De ellas, solo la 125 y la 300 2T tienen novedades.

En la 125 se ha aumentado la potencia máxima y su presencia a lo largo de todo su régimen de giro. Se monta un nuevo cilindro, con otros transfers y diagramas, así como nuevo sistema de válvula de escape. Se ha modificado el mando de la válvula, el muelle y la calibración que regula la apertura de la válvula, para que el motor sea más reactivo, potente y contundente, aumentando su explosividad. Se une a un nuevo setting del carburador y otro escape que aumentan el rango de uso del propulsor. Y llega otra bobina de encendido más potente, que asegura estabilidad y potencia en la chispa de la bujía, mejorando la combustión. El motor 300 2T tiene otro pistón, más ligero y de mayor rendimiento, que reduce las vibraciones y mejora la eficiencia, más reactivo y brillante en todos los regímenes de giro.

Probadas en Italia, las nuevas X-Pro destacan por el excelente rendimiento de los motores, sobre todo los 250/300 2T, y por el gran aplomo/estabilidad del chasis. La nueva suspensión es cómoda y aporta buen tacto para uso endurero. Son motos con buena calidad de producción y óptima presencia. **M**

HONDA
1
HONDA

HONDA CRF 450/250 R 2025

DOBLE O NADA

LA MARCA HONDA REDOBLA SU APUESTA DE CARA A LA NUEVA TEMPORADA EN EL SEGMENTO DEL MOTOCROSS, EN EL QUE SUS CRF450R Y CRF250R 2025 AFRONTAN UNA RENOVACIÓN AL UNÍSONO PARA ESTABILIZAR SU COMPORTAMIENTO Y SU POSICIÓN EN LOS CIRCUITOS DE SALTOS.

TEXTO: **MARCOS ABELENDA.** FOTOS: **HONDA.**

Los cambios de los nuevos modelos se han centrado especialmente en el apartado ciclo y son más profundos de lo que parece a simple vista. El chasis de doble viga en aluminio mantiene un formato similar a la pieza anterior, pero en verdad se ha renovado en un 70 % y deriva de la base empleada por los pilotos oficiales de HRC, Tim Gajser y Rubén Fernández, en el Mundial de MXGP desde principios de la actual temporada.

Si bien las vigas principales y la cuna del motor mantienen su diseño, se ha modificado el área de pipa de la dirección, la viga frontal, lo refuerzos laterales, el puente de soporte del amortiguador y las vigas traseras en la zona del anclaje del basculante. Este nuevo chasis es el mismo para la CRF 450 y la 250, y los cambios consiguen un aumento de la rigidez vertical (+ 4 %). El incremento de rigidez se ha aplicado también a otros elementos como el subchasis, las bieletas y las tijas de la dirección, siempre con el objetivo de mejorar la estabilidad en recta del conjunto.

Todas estas variaciones han tenido que ser compensadas con el reajuste de las suspensiones, y además se ha revisado la pinza de freno delantera para conseguir un rendimiento más estable a alta temperatura.

Las modificaciones mencionadas hasta ahora afectan por igual a la CRF450R y la CRF250R 2025, como también la nueva carrocería, el rediseño de la caja del filtro y los silenciadores de escape. Estos dos últimos cambios atienden realmente a cumplir la normativa de sonido que se impondrá en las competiciones de motocross a partir de 2025, y que establece una reducción de 3 decibelios con respecto a la norma anterior.

Por eso en Honda han tenido que trabajar en los motores para compensar la pérdida de potencia debido a los escapes más restrictivos, con modificaciones en los ajustes de la inyección y los colectores de escape. De forma individual, la CRF250R adopta también un cigüeñal diferente y hereda el sistema de control de tracción HTCS del que ya disponía su hermana mayor desde hace un par de temporadas.

ESTABILIDAD

Al ponernos a los mandos de las nuevas CRF R 2025, encontramos que los nuevos plásticos solo suponen una variación estética, pues mantienen la excelente ergonomía

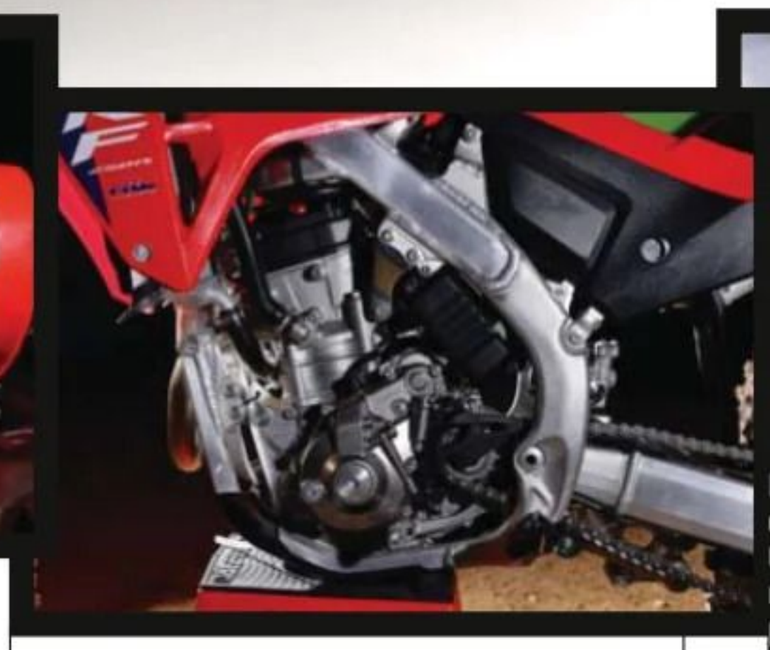
PESE A QUE NO LO APARENTE A SIMPLE VISTA, EL CHASIS SE HA RENOVADO EN UN 70 %

El reglaje de las suspensiones se ha modificado conforme a las nuevas características del chasis, interviniendo sobre los mulles, los hidráulicos, los retenes, los casquillos e incluso el tipo de aceite.

La gama CRF R 2025 de competición estrena una nueva carrocería, bajo un llamativo diseño que recuerda a las Honda oficiales de los años 80. Los plásticos no afectan a la ergonomía, que sigue siendo excelente en las crosseras rojas.

El trabajo en los motores se ha centrado en la caja del filtro y el escape para reducir el nivel sonoro conforme a reglamento FIM de cara a 2025.

Las bieletas cuentan con un tirante lateral en una sola pieza, en lugar de dos como antes, lo que aumenta la rigidez. También se ha variado la unión central para bajar la altura de la parte trasera.



La CRF250R '25 estrena el control de tracción HTCS que ya equipaba la CRF450R, y que se controla desde un mando en el manillar, el mismo que permite cambiar los modos de motor y activar del control de lanzamiento.

de antes. La primera novedad surge en una altura de asiento más contenida y propone un equilibrio más natural.

En marcha, las CRF R mantienen la soberbia agilidad conocida de las motos rojas, con un tren delantero siempre obediente y que permite una gran facilidad para inclinar la moto en las roderas. Pero ahora el tren delantero ya no parece tan protagonista ni con tendencia a cerrarse, lo que posibilita un trazar más preciso y seguro. Tanto el tren delantero como el trasero resultan más calmados que antes y esto permite una conducción más segura y confiada en secciones rápidas y bacheadas.

Otro de los beneficios del nuevo chasis es que hace trabajar mejor a las suspensiones. En éstas también se produce otro efecto curioso y es que, a pesar de sentirse más firmes y duras, en acción consiguen un mayor nivel de confort y suavidad. Esto ocurre porque los anteriores modelos -especialmente la CRF450R- pecaban de tarados blandos que no solo generaban un excesivo vaivén de pesos y falta de estabilidad, sino también un tacto seco porque el sistema hidráulico no lograba frenar con eficacia el movimiento de las suspensiones.

Los nuevos ajustes logran que las suspensiones trabajen más tiempo en el tramo inicial del recorrido, calmando las reacciones del chasis y estableciendo un endurecimiento más progresivo y coordinado entre ambos ejes.

Técnica

Precio: N.D.; Motor: 4T, 1 cil., refrigeración por agua; Diámetro x carrera: 96 x 62,1 mm (CRF450R) / 79 x 50,9 mm (CRF250R) ; Cilindrada: 449 cc (CRF450R) / 249 cc (CRF250R); Compresión: 13,5:1 / 13,9:1; Transmisión sec.: Cadena; Cambio: 5 relaciones; Chasis: Doble viga de aluminio; Geometría: 27° / 115 mm (CRF450R / 28° / 117 mm (CRF250R); Suspensión del/tras.: Horquilla invertida Showa con barras de 49 mm/ Monoamortiguador Showa; Freno del./tras.: Un disco de 260 mm. Pinza Nissin de dos pistones / Disco de 240 mm. Pinza Nissin de un pistón; Ruedas: 80/100-21" / 120/80-19" (CRF450R) / 80/100-21" / 100-90-19"; Capacidad depósito: 6,3 litros; Distancia entre ejes: 1.482 mm; Altura asiento: 961 / 955 mm; Peso: 108 / 102 kg.

CONTINUIDAD

La respuesta de los motores varía mucho menos con respecto a las motos anteriores, y los que hayan sido propietarios de las últimas versiones de las CRF450R y CRF250R encontrarán en los modelos 2025 un comportamiento totalmente familiar.

Una de las primeras variaciones consiste en que ambas motos son más silenciosas,

no tanto por el sonido del escape sino porque se escuchan ciertamente más tapadas de admisión.

La CRF450R es la que más sentimos un poquito más cambiada, en forma de una entrega en bajos y medios más calmadas y progresiva.

Se percibe un tacto de acelerador menos agresivo y reactivo, que no solo nos permite actuar con más confianza sobre el mando del gas sino que también parece más fácil gestionar la entrega y optimizar la tracción en terrenos deslizantes.

Menos variaciones apreciamos de medio régimen en adelante, cuando la mayor de la saga mantiene una entrega plena y bastante elástica, sin nada que envidiar a cualquiera de sus rivales. Señalar también lo bien que funciona en este modelo el control de tracción HSTC, con diferencias apreciables incluso en los tres niveles disponibles -recordad que el nivel 1 es el menos intrusivo y el 3, en el que más interviene-.

EL NUEVO BASTIDOR CONSIGUE QUE LAS SUSPENSIONES TRABAJEN MEJOR

El motor de la CRF250R '25 sí que plantea un comportamiento prácticamente calcado al modelo anterior, algo que en el fondo tiene su mérito teniendo en cuenta los cambios obligados para reducir el volumen sonoro.

La MX2 roja sigue ofreciendo una entrega muy eficaz a pocas vueltas, permitiendo el uso de la tercera marcha en la mayoría de curvas, incluso las muy cerradas.

Arriba, también repite su carácter punteagudo y muy incisivo, con sensación de potencia en aumento hasta el mismo corte de encendido. Aunque, a medio régimen, seguimos echando en falta un plus de caballería para obtener una entrega más homogénea.

Eso sí, la CRF250R es una de las motos en las que más se aprecian las diferencias entre los tres mapas de motor, siendo el número tres "agresive" nuestro preferido en un circuito con subidas como lo era el de Malpensa.

Dos últimas informaciones relevantes, que la llegada de las CRF R 2025 a los concesionarios se espera para finales de agosto o principios de septiembre, la 250, y para el mes de octubre, la 450 -ambas a un precio sin determinar-.M

MUNDIAL DE MOTOGP (1ª PARTE)

SORPASSO

EL CIRCUITO DE SACHSENRING ECHÓ EL CIERRE A LA PRIMERA PARTE DE LA TEMPORADA, CON UNA NUEVA VICTORIA DE PECCO BAGNAIA (SEXTA DEL AÑO) Y UN ERROR FATAL DE JORGE MARTÍN QUE CONFIRMABA EL VUELCO EN LA GENERAL EN FAVOR DEL ITALIANO.

TEXTO: **CHECHU LÁZARO.** FOTOS: **GOLD&GOOSE**

El Gran Premio de Alemania marcó el comienzo del parón veraniego durante el mes de julio, que marca también el ecuador psicológico del campeonato. No el numérico, ya que hasta la fecha se han disputado nueve GG.PP de los veinte programados. Es decir, quedan once por delante en la segunda parte de la temporada, después de el GP de Emilia-Romagna sustituya al Gran Premio de Kazajistán. En cualquier caso, llegados a este punto del año, es el momento de hacer valoración y análisis de lo que nos ha dejado y de lo que nos espera en un apasionante Mundial de MotoGP 2024.

MANO A MANO

Como ya pasó hace un año, hasta el momento la lucha por la corona de MotoGP es cosa de dos pilotos, Pecco Bagnaia y Jorge Martín; y de una marca, Ducati, que se ha mostrado todavía más dominante en este arranque de temporada. Pero si entonces el vigente campeón de la clase reina llegaba al parón con un colchón de 35 puntos que el madrileño se encargaría de recortar en el tramo final del año; en este 2024, el piloto que ha liderado la clasificación casi desde el inicio ha sido Martín. Llegó a gozar de una ventaja de 44 puntos sobre Bagnaia tras el sprint de Cataluña, pero el arrollador tramo final del italiano, enlazando cuatro victorias consecutivas, ha volteado la clasificación y le deja al frente de la tabla con 10 puntos de renta sobre Martín.

"Ya llevo seis Grandes Premios así, con esta inercia positiva. Hacemos un trabajo perfecto cada fin de semana. Hemos ganado cuatro carreras consecutivas. Tenemos 10 puntos de diferencia y el campeonato sigue siendo muy largo. No creo que vaya a cambiar demasiado para Jorge. No es el momento de pensar en puntos de inflexión, queda mucho campeonato", explicaba el nuevo líder de MotoGP tras su último triunfo en Sachsenring. Una carrera que fue traumática para Jorge Martín ya que se fue al suelo a dos vueltas del final, cuando lideraba la carrera y aspiraba a lograr un doblete que le permitiera irse al parón con un buen colchón en la clasificación. "Me ha dolido más que nunca, y va a marcar un antes y un después en mi carrera", comentaba totalmente hundido el piloto de San Sebastián de los Reyes.

Y es que no era la primera que cometía un error así esta temporada. Ya se fue al suelo en Jerez cuando lideraba la carrera, aunque entonces quedaban todavía muchas vueltas para el final. Y el año pasado también se cayó liderando en Indonesia, cuando tenía la victoria en la mano. "Es frustrante caer después de 27 vueltas liderando y duele, pero hay que levantarse de esto, no queda otra. Es un momento importante en mi carrera para entender por qué me pasa esto, por qué ya van dos carreras este año que me caigo cuando estoy liderando y en una situación muy similar. Hay algo ahí que no sé si es a nivel mental o a nivel de conducción. Tenemos que analizar con frialdad qué ha pasado y enfocar en volver a dar mi mejor versión".

Lo bueno para Martín es que su mejor versión es arrolladora. Como ya se ha visto este año. Siendo un sólido líder y demostrando una velocidad y explosividad endiablada. Y esto se ha visto reflejado en sus números en las calificaciones y en las carreras cortas de los sábados. El madrileño ha partido desde la pole en cuatro de las nueve carreras y ha vencido otros cuatro sprint, números que no ha podido repetir en domingos.

De hecho, la comparativa Bagnaia-Martín entre sábados y domingos es cristalina. Una sola pole y dos sprint ha llevado el italiano, que ha dominado las carreras largas con mano de hierro, imponiéndose en seis de las nueva disputadas. Esto resultados que dejan números muy reveladores, así mientras Martín ha sumado 77 puntos en sprint, siendo el que más con diferencia, Bagnaia solo se ha anotado 45, siendo cuarto en esta clasificación parcial. Pero arrasa en puntos de carreras, con 177 frente a los 135

Lenovo
Ducati
riello
ADVANCE
TIM
Alpinestars
Shell
prima
PRAMAC
MOTUL
WBS
LINO SONEGO
89

del español. Algo que ya vivimos en 2023 y que fue decisivo para el título del de Turín.

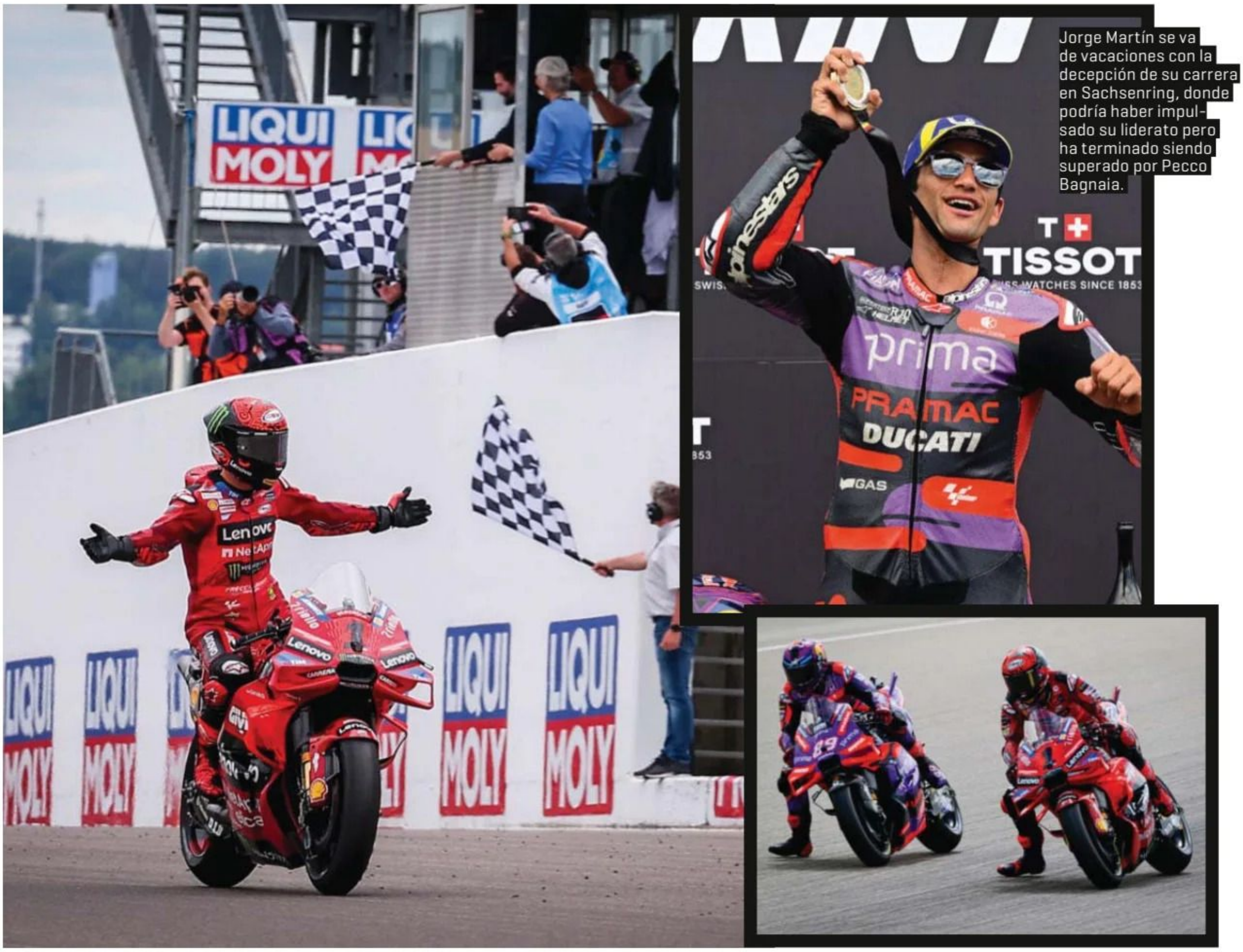
Con la de Alemania, Bagnaia sumaba su victoria número 24 en MotoGP el día que celebraba su GP número 200. Un triunfo histórico que le valía para convertirse en el piloto más exitoso de Ducati, superando al mito de Casey Stoner. Palabras mayores. "También es mi última victoria como soltero, ya que me voy a casar", comentaba desenfadado el bicampeón de la clase reina, que se ponía nota a la primera parte de la temporada: "Un 9. Es verdad que tenido algunos errores. Me caí en Portimao con Marc y lo peor fue la caída en Barcelona cuando iba liderando con nueve décimas de ventaja. Por eso un 9 y no un 10".

En esta clasificación de pilotos Ducati, Jorge Martín está empatado en la cuarta posición con Loris Capirossi con 7 victorias, muy lejos de la 14 que consiguió Andrea Dovizioso vestido de 'rosso' oficial. El madrileño tendrá difícil alcanzar al de Forli en la segunda mitad de temporada, porque el próximo año abandonará la fábrica de Borgo Panigale en dirección a Aprilia. Martín, prefirió no ponerse nota tras la caída en Sachsenring: "Ni a dos vueltas del final antes de la caída era el rey del paddock, ni ahora tampoco soy el peor. Ahora la presión se la paso a Pecco y yo a seguir trabajando".

EL TERCER ELEMENTO

Con números en la mano, el campeonato debería ser de dos. Sin embargo, nadie se atreve a descartar a Marc Márquez por razones obvias. Salvo el propio Marc Márquez, que desde inicio de temporada ha mantenido un perfil bajo sobre este tema. "¿Candidato? Podría decir: 'Sí, lo vamos a intentar'. El tema está en que hay dos pilotos que tienen un poco más que nosotros. Martín y Bagnaia son más rápidos, eso es así. En algún circuito les podemos ganar o luchar con ellos como en Le Mans o Jerez, pero por estadística de la primera parte de la temporada, lo normal es que nos saquen más puntos". El de Cervera está consolidado en la tercera posición por méritos propios y desde el inicio de la temporada ha marcado una línea ascendente en su progresión con la Ducati. Lo que hace prever que el margen de mejora todavía está ahí y que debería estar más fuerte si cabe en la segunda parte de la temporada.

Desde que el campeonato llegó a Europa, vía GP de España, Márquez dio un salto cualitativo. Aunque ya una carrera antes, en Texas, se cayó liderando la prueba en uno de sus circuitos fetiche, pero es a partir de entonces cuando comienza a plantar cara a los dos capos de Ducati, sumando podios consecutivos entre Jerez, Le Mans, Cataluña y Mugello. El fin de semana de Assen estuvo lejos de la lucha por la victoria y acabó sancionado por exceder el límite de presión mínima; y en Sachsenring, un circuito que tenía marcado en rojo, le pasó de todo, problemas mecánicos, un piloto despistado que le arruinó su calificación y una fea caída que le dejó las costillas tocadas todo el fin de semana. Pese a todo, salvó un Gran Premio con un podio final que le permitió irse de vacaciones con muy buen sabor de boca. "Este año estoy súper relajado, disfrutando cada momento. Este segundo puesto me sabe a victoria porque he aprendido que lo malo llega solo y lo



bueno hay que lucharlo, hay que perseguirlo y cuando llega hay que disfrutarlo".

Entre sus handicaps, además de su menor experiencia con la Ducati en comparación con sus rivales, está también la propia mecánica. Si algo ha quedado claro en esta primera parte de años es que la Desmosedici GP24 ha supuesto un salto adelante en la evolución con respecto a la GP23 que pilota Márquez. Y no hay que mirar sus resultados para comprobarlo, ya que el de Cervera es el único con la moto del año pasado que está plantando cara a los Bagnaia, Martín y Bastianini. Si nos fijamos es los datos del año pasado, pilotos como Bezzecchi, Di Giannantonio, Marini o Álex Márquez estaban delante con asiduidad y ganaron carreras y sprint. Algo que hasta la fecha sido imposible. El propio Gigi Dall'Igna, creador de toda la saga, reconocía en su día que "entre la GP23 y la GP24 la diferencia es un poco mayor que en años anteriores, aunque por supuesto, depende de los circuitos". Nadie se ha atrevido a traducir esa diferencia en tiempo, aunque el propio Marc calculó que podrían ser dos décimas, una desventaja que se puede reducir con pilotaje.

En cuanto a su valoración de esta primera mitad de temporada, el catalán también se ponía buena nota. "Ha sido un buen inicio, pero he cometido varios errores que a veces hemos salvado, pero hay que ser más constantes. Me pongo un 8". Un notable para un Marc Márquez que veremos el perfil que utiliza para la segunda mitad de temporada. De momento, en la primera ya ha conseguido todos los objetivos que se había marcado en 2024: "Este era un año de reconstrucción, de volver a coger confianza y volver a luchar por las victorias. Hace un año estaba con serias dudas de si tenía sentido seguir o no, tomé una decisión muy arriesgada y ha salido perfecta. El plan era tener una Ducati en el equipo oficial en 2025 y estar obligado a pelear por el título".

"SERÁ UN ANTES Y UN DESPUÉS EN MI CARRERA", DICE MARTÍN DE SACHSENRING

INTERMITENTES

Bagnaia, Martín y hasta Márquez han sido los pilotos más consistentes en estas nueve primeras carreras del año. El único que se aproxima a esta regularidad ha sido Enea Bastianini, especialmente en las carreras largas de los domingos, cuando puede explotar su mejor virtud, su increíble velocidad con goma usada. Pero tiene un punto débil tan evidente en los sábados, tanto en las 'qualys' como en los sprint, que cuesta mucho meterle en el grupo de candidatos al título, pese a que esté cuarto a solo 11 puntos de Márquez y tenga en el box una Ducati 'pata negra' con todo el respaldo de la fábrica boloñesa.

El rendimiento de Ducati en 2024 está siendo avasallador. No hay más que echar

un vistazo al campeonato de constructores, donde suma en estos nueve GG.PP 315 de los 333 puntos en juego. Los únicos que han sido capaces de arrebatarles puntos han sido las Aprilia de Aleix Espargaró (victoria en el sprint de Cataluña) y, sobre todo, la de Maverick Viñales, con dos victorias al sprint y el histórico triunfo en la carrera de Austin, que le convertía en el primer piloto de la era MotoGP en ganar con tres marcas diferentes.

Viñales está siendo la alternativa más consolidada frente a las Ducati, pero está pagando su irregularidad y algunos problemas que también ha tenido con su Aprilia. La RS-GP 24 es una moto más rápida que sus predecesoras, pero sigue siendo frágil mecánicamente. Además, durante un Gran Premio no es capaz de evolucionar tanto como las Ducati, cuya curva de rendimiento crece los domingos. "El viernes conseguimos llegar al límite, pero luego es muy difícil mejorar y hay que entender por qué los viernes crees que puedes luchar por ganar la carrera, y los domingos te encuentras a diez segundos". Una asignatura pendiente que tienen en Noale de cara a la segunda mitad de año.

Muchas más asignaturas tienen en Mattighofen, porque claramente KTM está más lejos este año de las Ducati. Y se han visto superadas en la segunda posición de los fabricantes por Aprilia. Y eso, pese a tener en sus filas a un piloto como Pedro Acosta que en solo nueve GG.PP en la categoría reina de MotoGP ya ha demostrado que es un deportista diferencial. Por si quedaban dudas, en su primera carrera en Qatar ya fue protagonista con un simbólico adelantamiento a Márquez, en la siguiente de Portimao logró su primer podio y en la tercera de Austin acarició la victoria por primera vez. Parecía cuestión de tiempo que batiera el récord de precocidad de Marc Márquez, ya que tenía todavía seis carreras hasta la última antes del parón en Sachsenring, pero lo cierto es que a partir de ahí sus resultados fueron a menos. Solo ha vuelto a estar en el cajón los sábados, con varios errores propios en carrera como las caídas de Le Mans, Montmeló y Assen, al tiempo que la desventaja con las Ducati parecía ir a más.

"BAGNAIA Y MARTÍN SON MÁS RÁPIDOS: ESO ES ASÍ", ASUME MARC MÁRQUEZ

Pese a tomar las riendas de KTM desde el inicio, siendo el piloto más rápido de la marca austriaca, la valoración que hacía de su primera parte del año en su estreno en MotoGP da la señal de lo exigente que consigo mismo el piloto murciano, que se

Dominio e igualdad

En lo que llevamos de 2024 las categorías pequeñas están viviendo una situación contrapuesta. Mientras que en Moto2 no hay un líder destacado y han ganado seis pilotos diferentes, en Moto3 David Alonso está imponiendo una tiranía pocas veces vista en la clase menor. El piloto hispano colombiano se ha impuesto ya en seis carreras y aventaja en 58 puntos al segundo clasificado, más de dos carreras sin haberse completado el ecuador del campeonato. La superioridad de Alonso en Moto3 está siendo abrumadora, capaz de ganar en el cuerpo a cuerpo y en solitario, y demostrando que es un piloto muy inteligente encima de la moto, pese a su irreverente juventud, con 18 años recién cumplidos. Con el nivel mostrado en las primeras nueve carreras, parece una quimera que se le escape este título, pero en el motociclismo todo puede pasar. Por si acaso, tres pilotos se mantienen a la estela y a distancia, siendo los únicos capaces de haberle robado alguna victoria (una por cabeza): Iván Ortolá, Dani Holgado y el neerlandés Colin Veijer, otra de las sorpresas positivas de este 2024. Como decía, la igualdad ha sido la tónica de Moto2, donde ningún piloto ha dominado por encima del resto, pero sí una moto, la Boscoscuro, que por primera vez en una década está en condiciones de arrebatar el título a la todopoderosa Kalex. Los cuatro pilotos que tienen los chasis del fabricante italiano han ganado carreras en 2024, y Sergio García, Ai Ogura y Fermín Aldeguer lo han hecho por partida doble. Alonso López ha ganado una. Y solo Joe Roberts y Arón Canet han sido capaces de vencer con la moto alemana. El líder de la categoría intermedia, Sergio García, está siendo el piloto más regular, habiendo puntuado en todas las carreras y con un séptimo como peor resultado; aunque su compañero de equipo, Ogura, no le va a la zaga. Tercero de momento es Roberts, y eso que el americano se perdió la cita de Assen por lesión. Mientras que Aldeguer parece haber recuperado su nivel en las últimas carreras antes del parón (segundo en Assen y ganador en Sachsenring) tras un inicio de temporada irregular y condicionado por su salto a MotoGP,

Enea Bastianini podría unirse al trío de cabeza en MotoGP si supera sus asignaturas pendientes: clasificatoria y sprint.

ponía una nota de 4,5. "Tenemos que ser realistas y ver que nos podía haber ido mucho peor y mucho mejor. He tenido cagadas por mi parte con caídas, que han sido muchos puntos que hemos perdido. Tener esta mentalidad austriaca con la que he crecido en el Mundial de 'somos mejores de lo que estamos haciendo', quizás me hace ver que se puede ir siempre a mejor. No busco la excusa. Busco la solución". No hay que olvidar que Pedro Acosta es un rookie, aunque no es un rookie más.

EN OTRA LIGA

Se esperaba más del resto de pilotos de KTM, especialmente de Brad Binder, pero también de Jack Miller y, sobre todo, de Augusto Fernández, completamente desdibujado en 2024. También de Miguel Oliveira, en su segundo año con la Aprilia y llevando la misma versión que los pilotos de fábrica. De hecho, su compañero de equipo, Raúl Fernández, ha tenido más protagonismo a pesar de que lleva la RS-GP 23. Y tampoco

Podio histórico

En el GP de Alemania los hermanos Márquez desbloquearon otro reto, al compartir un podio de MotoGP (2º Marc y 3º Álex). Y eso que en el pasado ya habían experimentado lo que era ganar el mismo fin de semana, cuando Álex todavía competía en las categorías menores; e incluso ambos se proclamaron campeones en dos temporadas (2014 y 2019). El domingo de Sachsenring fue un día especial e inolvidable para la familia Márquez Alentà, como se encargaron de resaltar los protagonistas. "Si antes de llegar aquí me dicen 'no ganarás, pero compartirás podio con Álex', lo habría firmado", decía el hermano mayor, mientras que el pequeño aseguraba que "cambiaría mis cuarenta y pico podios que tengo en el Mundial solo por este". El doblete de los Márquez no era el primero que se daba en el campeonato, ni siquiera el primero de la clase reina. En 1997, los hermanos Aoki (Nobuatsu y Takuma) también acabaron segundo y tercero en Imola, con Mick Doohan en lo alto del podio.

Maverick Viñales mantiene sus altibajos. Se despedirá de Aprilia para asumir el reto de correr con KTM, su cuarta marca en MotoGP.

SPRINT

		VIC / POD	PUNTOS
1º	J. Martín	4 / 7	77
2º	M. Márquez	0 / 5	58
3º	M. Viñales	2 / 4	49
4º	P. Bagnaia	2 / 3	45
5º	P. Acosta	0 / 3	38
6º	E. Bastianini	0 / 0	35
7º	A. Espargaró	1 / 2	32
8º	B. Binder	0 / 1	19
9º	F. Morbidelli	0 / 0	18
10º	F. Di Giannantonio	0 / 0	15

CARRERA

		VIC / POD	PUNTOS
1º	P. Bagnaia	6 / 7	177
2º	J. Martín	2 / 6	135
3º	E. Bastianini	0 / 4	120
4º	M. Márquez	0 / 4	108
5º	B. Binder	0 / 1	89
6º	F. Di Giannantonio	0 / 0	77
7º	M. Viñales	1 / 1	76
8º	P. Acosta	0 / 2	72
9º	A. Márquez	0 / 1	71
10º	M. Bezzecchi	0 / 1	51

TOTAL

		PUNTOS
1º	P. Bagnaia	222
2º	J. Martín	212
3º	M. Márquez	166
4º	E. Bastianini	155
5º	M. Viñales	125
6º	P. Acosta	110
7º	B. Binder	108
8º	F. Di Giannantonio	92
9º	A. Espargaró	82
10º	A. Márquez	79

Acosta marca el nivel en KTM por encima de los veteranos. Un año difíci para los VR46, y para todos los pilotos de motos japonesas.

han brillado en exceso el resto de los pilotos satélites de Ducati. El más destacado ha sido Di Giannantonio, el más decepcionante Bezzecchi y del que más se podría esperar en la segunda mitad de año es de Morbidelli, más que nada porque tiene una todopoderosa Desmosedici GP24. En cuanto a Álex Márquez, el podio de Sachsenring ponía luz a un inicio de temporada que no había sido tan bueno como esperaba, en palabras del propio Álex. "Le hemos dado un poco la vuelta a cómo hemos sufrido este inicio de temporada. Debemos conseguir mayor constancia, porque en distintas situaciones con esta moto, no sé exactamente por qué, me está costando un poco más de lo normal".

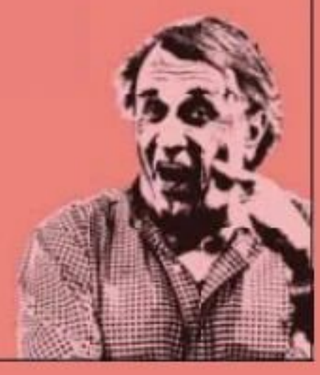
Los que siguen en otra liga son las fábricas japonesas, a las que ni las generosas concesiones que se aprobaron para este año les han permitido recortar diferencias. Fabio Quartararo sigue poniendo ese plus a la Yamaha, que a todas luces es insuficiente y Álex Rins, se lesionó en Assen cuando parecía que ya estaba al nivel del piloto francés. Las únicas buenas noticias en Iwata llegaron fuera de la pista, primero con la renovación de su estandarte Quartararo (la de Rins se da por hecho) y después con la confirmación de que volverán a contar con cuatro motos en 2025, gracias al acuerdo llegado con Pramac Racing.

La situación de Honda es mucho más alarmante, porque siguen estancados en la última posición de constructores y sus pilotos cierran la parrilla de MotoGP día sí y día también. La llegada de Zarco o Marini no ha supuesto un cambio de tendencia. De hecho, el italiano todavía no ha llegado a puntuar en 2024, siendo el único piloto permanente que mantiene su casillero de puntos a cero. Joan Mir sigue siendo el referente de un proyecto que no ve la luz y que no tiene visos de renacer a corto/medio plazo. De hecho, tras la última carrera en Sachsenring el piloto balear convocó una reunión de urgencia para tratar de trasmitir a los japoneses lo que tienen que mejorar de cara la segunda mitad de año, aunque tampoco se esperan milagros... **M**

KTM ESTANCADA, APRILIA EVOLUCIONA DESPACIO, Y LOS JAPONESES...

CARLO PERNAT

DORNA TIENE QUE INTERVENIR



Esta vez no voy a empezar por lo deportivo, si no por analizar un tema que me preocupa especialmente. Y es que el mercado se ha vuelto completamente loco. Sinceramente creo que habría que poner en marcha algunas reglas porque las cosas han alcanzado cotas realmente increíbles, tanto para los pilotos como para los equipos y para las fábricas. Estamos en un momento en la que los contratos valen lo que valen hasta un cierto punto. Y llega un momento en que ni siquiera con abogados vale la pena. Todo está condicionado porque el mercado está abierto todo el año y en mi opinión esto no es bueno. No es bueno porque crea problemas legales con algunos acuerdos que han sido firmados anteriormente y que luego ya no se pueden solucionar. Así no es posible trabajar, deberías hacer como hacen otros deportes, con dos ventanas de fichajes en invierno y en verano, porque no tiene ningún sentido que el mercado de pilotos esté abierto desde el 1 de enero al 31 de diciembre.

Todo esto lío lo empezó Ducati cuando se hizo con Jorge Lorenzo el año anterior, a partir de ese momento se han producido todo tipo de situaciones, como la del año pasado, cuando llegamos a la última carrera de la temporada 2023 y un día antes del primer test de noviembre se firmaron dos contratos. Hemos llegado al límite en el que, en mi opinión, Dorna debe actuar.

Ahora el mercado está abierto en todos los frentes, porque también hay movimiento dentro de los ingenieros en las fábricas. De repente KTM no ha renovado el contrato a Fabiano Sterlacchini, que llegó desde Ducati en 2021 para hacerse cargo del proyecto junto un núcleo de italianos como Alberto Giribuola o Christian Pupulin. Veremos qué pasa con ellos también porque esto puede crear un problema dentro de la fábrica y preocupa también a los pilotos que están y los que llegarán en 2025, que ficharon con una estructura que quizás no esté el próximo año.

En Ducati la elección de Márquez para su equipo oficial tampoco ha sido mucho mejor. Un día parece que el elegido es Martín y al día siguiente se deciden por Márquez. Francamente, esto lo único que provoca en los pilotos en un estado de agitación e incluso nerviosismo que luego puede repercute en el circuito, con errores que pueden provocar caídas o accidentes.

Así que, yo nunca había vivido una situación tan revuelta en los 45 años que llevo en este mundo. Creo que es el momento de echar el freno, o al menos reconducir todo, porque realmente es muy difícil trabajar así para los que estamos dentro del campeonato, tanto pilotos, como managers, como equipos.

Ahora sí, paso a hacer una panorámica de la primera parte de la temporada. Ducati tiene la mejor moto, de eso no hay duda. Es incluso más fuerte que la del año pasado. La Desmosedici GP24 es fantástica. Está equilibrada, es rápida, no tiene problemas como tuvo en el inicio la GP23, que obligaba a los pilotos a cambiar un poco el estilo. En cualquier caso, entre los pilotos que llevan la Ducati 2024 y los de la 2023 el dominio de Ducati es apabullante y ha aumentado con respecto al año pasado. Parecía que la competencia se había acercado, pero al final los resultados son despiadados. Siempre hay una Ducati primera, segunda, tercera y a veces muchos más. No hay más que ver la clasificación en este ecuador del campeonato donde los cuatro (Bagnaia, Martini, Márquez y Bastianini, pilotan la moto de Borgo Panigale. Es una Copa Ducati más que nunca.

Después de los movimientos anunciados durante el parón, renovando su equipo técnico, voy a poner a KTM con un gran signo de interrogación. Parecía haber encontrado el camino correcto. Había logrado excelentes resultados a principio de curso especialmente con Acosta. Pero después de unas últimas carreras más grises, da la sensación que la evolución se ha quedado parada. Por su parte, Aprilia sí que ha dado grandes pasos adelante, el problema es que Aleix ha tenido una lesión en el tramo final de junio que le ha obligado a parar. Y Viñales, pese a que tuvo un gran inicio de año y parecía plantar cara a las Ducati, después ha padecido los mismos altibajos de siempre. Así que sigue el festival Ducati y no hay nada que hacer.

Veremos qué sucede en la segunda parte de la temporada, porque Marc Márquez ha revitalizado este campeonato, que sin él era una cosa de dos, con Martín y Bagnaia en otro nivel, pero que yo tengo claro que Márquez todavía tiene mucho que decir y va a hacer cosas importantes a partir de ahora, sin olvidarnos de que Bastianini tampoco está lejos. Creo que a ambos solo les falta corregir sus resultados en los entrenamientos del viernes, que a ambos les está lastrando mucho durante los Grandes Premios porque, partiendo siempre desde la cuarta o quinta fila, han demostrado que pueden hacer grandes remontadas, pero de momento no ganan carreras frente a Martín y Bagnaia. Podría ser perfectamente una estrategia de Carmelo Ezpeleta para que haya espectáculo en las carreras, porque son los que más adelantamientos hacen. Bromas aparte, pese a que estoy seguro que tanto Márquez como Bastianini se están divirtiendo en las carreras, no les hace gracia perder la oportunidad de ganar por empezar tan atrás.

Aún quedan 11 Grandes Premios por delante. Eso es un mundo. Y más ahora que se reparten 37 puntos por fin de semana. Creo que estamos ante el mejor campeonato de los últimos años, probablemente porque Márquez va a estar en la pelea hasta el final si el físico no le lastra, porque estamos viendo que sigue teniendo caídas fuertes. En cualquier caso, lo más importante es que mentalmente vuelve a estar muy fuerte y además, logró lo que quería, estar en el equipo oficial las dos próximas temporadas. Estoy seguro que nos divertiremos en lo que queda de campeonato. **M**

ESTAMOS ANTE EL MEJOR CAMPEONATO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, PORQUE MÁRQUEZ VA A ESTAR EN LA PELEA HASTA EL FINAL

nationale nederlanden

PLOGGING TOUR

HAZ DEPORTE POR EL PLANETA

MADRID / A CORUÑA / BARCELONA / BILBAO / MÁLAGA / VALENCIA / IBIZA...

19.05.24 · 26.05.24 · 02.06.24 · 09.06.24 · 22.09.24 · 05.10.24 · 27.10.24

CARRERA POPULAR 5,6 KM · PLOGGING PRO 11 KM · FAMILIAS MULTIAVENTURA 2,2 KM

WWW.PLOGGINGTOUR.COM

CIRCUITOS DEPORTIVOS - MASTERCLASS - ZUMBA - FITNESS - TALLERES - ARTE - RECICLAJE - REUTILIZACIÓN - JUEGOS - REALIDAD VIRTUAL

BOXENBOX

Pramac Yamaha

Yamaha y el Pramac Racing hicieron oficial el acuerdo de colaboración multianual, por el que la estructura italiana se convertirá en el "segundo equipo de fábrica" de Iwata a partir de 2025, aunque se mantendrá como un equipo independiente, propiedad de Paolo Campinoti.

Se trata de uno de los movimientos más trascendentes del mercado de cara a las próximas temporadas, ya que supone nivelar un campeonato que se había desequilibrado en favor de Ducati, que contaba con ocho motos en la parrilla, con todo lo que supone de información para desarrollar un proyecto que en los últimos años ha sido cada vez más dominantes. A partir del próximo curso 'sólo' habrá seis Ducati en la parrilla, frente a cuatro de las otras fábricas implicadas en MotoGP.

La colaboración entre ambas partes será muy cercana. De hecho, los pilotos del equipo Pramac serán contratados directamente por Yamaha y contarán con las mismas motos que el equipo oficial y con el personal de la fábrica trabajando conjuntamente en ambos boxes. Así lo explicaba el director general de Yamaha Motor Racing, Lin Jarvis. "La nueva asociación adoptará una forma diferente a la que hemos utilizado en el pasado. En lugar de un equipo satélite, les proporcionaremos motos de fábrica de la misma especificación que utiliza el equipo Monster Yamaha. Los objetivos son acelerar el desarrollo de la moto, así como tener cuatro pilotos competitivos en el campeonato en dos equipos de primera clase". Además, el británico confirmó que el acuerdo va más allá de la clase reina. "Incluye un futuro proyecto de Moto2 para proporcionar una plataforma para preparar a los futuros pilotos de MotoGP".

Por su parte, Pramac pone fin a una relación exitosa de casi dos décadas con Ducati (desde 2005) especialmente en las últimas campañas, cuando han llegado las ocho victorias, hasta la fecha (siete de Jorge Martín y una de Johann Zarco) y el Campeonato de Equipos de 2023, el primero en la historia para una escuadra independiente.

La esperanza de HRC

Un mes después de anunciar su retirada como piloto permanente del Mundial, Aleix Espargaró ya tiene un nuevo cometido dentro de MotoGP, devolver a la gloria a la marca más laureada de la historia del motociclismo. HRC hizo oficial la contratación del de Granollers como piloto probador a partir de 2025, y será una pieza fundamental en el intento de resurgir de los japoneses. "Honda es Honda y para mí es un honor. Quería un reto nuevo después de tantos años en Aprilia y qué mejor reto que este. Me apetece mucho aportar todo lo que he aprendido en Suzuki y Aprilia, donde hemos conseguido hacer una moto muy competitiva en los últimos años y es lo que intentaré hacer con la Honda". Aleix seguirá el camino emprendido por su hermano Pol en KTM quien, por cierto, repetirá wild card en el GP de Austria, tras regresar en Mugello.

¿HAMILTON PROPIETARIO?

Las últimas semanas se extendió el rumor de que el heptacampeón Fórmula 1 estaría en conversaciones con Nadia Padovani para hacerse con la propiedad del equipo Gresini Racing. Una información que negó el equipo y que el propio piloto de Mercedes, que en tal supuesto solo formaría parte de algún grupo de accionistas. "Siempre me ha encantado MotoGP y estoy interesado en el potencial crecimiento de la categoría. No he ido tan allá todavía, pero todo es posible. Lo que me interesaría es tener participaciones", sentenciaba Hamilton desde el paddock de Silverstone, donde por cierto volvió a ganar una carrera de F1 casi tres años después, casi el mismo tiempo de sequía que Márquez en MotoGP.

DOS MÁS CON GRESINI

Tras el terremoto que supuso el fichaje de Marc Márquez por el equipo oficial Ducati y las réplicas que provocó, el mercado de fichajes ha rebajado el suflé, a pesar de que quedan la mitad de los huecos por cubrir. Uno que ya está ocupado es el del Gresini Racing, que renovó a Álex Márquez por dos temporadas, que confirmaba su fidelidad al proyecto: "Permanecer en este equipo era mi objetivo principal". La propietaria del equipo, Nadia Padovani, también dedicaba unas cariñosas palabras al de Cervera: "Desde que se incorporó hace dos años, la sinergia con el equipo ha sido increíble. Renovarle era una decisión obvia porque somos conscientes de su valor dentro y fuera de la pista". La manera de celebrar esta renovación no pudo ser mejor, con el primer podio del año para el pequeño de los Márquez en el circuito de Sachsenring.

ACOSTA ASUME GALONES

Tras un ilusionante inicio, donde se quedó a las puertas de lograr una histórica victoria que supondría batir el récord de precocidad de Marc Márquez, las últimas carreras han supuesto un bajonazo en las expectativas de KTM, que además ha perdido en las últimas semanas a uno de sus fichajes estrella dentro de la estructura técnica, el que fuera la mano derecha de Dall'Igna en Ducati, Fabiano Sterlacchini. Para tratar de reconducir la situación, Pedro Acosta visitó la fábrica de Mattighofen durante el parón veraniego y se quedó varios días tratando de encontrar respuestas: "Siempre es mejor transmitir cara a cara las cosas y también quiero conocer a la gente. Aunque lleve mucho tiempo vestido de naranja, no conozco a toda la gente que hay trabajando en el proyecto. Roma no se construyó en un día. No sé si nos saldrá una torre como la de Pisa, pero vamos a intentar hacerla bien recta".

KEVIN CAMERON

LAS CARRERAS IMPULSAN LA INNOVACIÓN

Las carreras obligan a la tecnología convencional a enfrentarse a problemas que no puede resolver, a idear otras formas de pensar. Nos consideramos unos expertos hasta que nuevas circunstancias nos convierten de nuevo en novatos. En la década de los '50, los neumáticos que se empleaban estaban compuestos por una banda de rodadura de caucho y unas lonas de algodón para formar su estructura interna. Norton era la firma líder en 1950, pero el Mundial de 500 se les escapó porque los neumáticos alcanzaban demasiada temperatura a velocidades de 240 km/h, y en esas circunstancias empezaban a desprenderse grandes trozos de caucho de la banda de rodadura. La llegada de gomas basadas en compuestos de caucho sintético de la época de la guerra, y el desarrollo de fibras para las lonas de la carcasa mucho más fuertes como el rayón aumentaron sus prestaciones.

Cuando en la primavera de 1972 las motos de competición ya tenían 100 CV y se acercaban a los 280 km/h en óvalos con peraltes inclinados como los de Daytona, la tecnología algún ingeniero bautizó como "la era del neumático estrecho y duro" dejó de ser válida. Una técnica muy empleada, que era quitar rigidez a la banda de rodadura dotándola de tacos, nervaduras u otros elementos no reforzados, tuvo que abandonarse. La flexión de estos elementos en contacto con el asfalto generaba un calor excesivo, amenazando la unión entre la propia banda de rodadura y la carcasa. También existía la creencia de que los neumáticos estrechos y duros, con menor fricción, aumentaban la velocidad máxima. Era necesario reducir la porción del área de la banda de rodadura en contacto con el suelo. La solución fue emplear neumáticos mucho más anchos, como con los que Giacomo Agostini ganó las 200 Millas de Daytona en 1974. Para evitar que los neumáticos aumentasen de tamaño por efecto de la fuerza centrífuga y crecieran radialmente a alta velocidad, se instaló un cinturón debajo de la banda de rodadura.

En 1981, ya se habían alcanzado los 130 CV en la categoría de 500 cc, y la vida útil de los neumáticos se había reducido a unas diez vueltas buenas. A partir de ahí los pilotos tenían que gestionarlos, e ir derrapando el resto de la carrera. Por entonces los neumáticos de las motos de competición se construían con carcasas diagonales. Cuando el neumático se deformaba al flexionarse, se producía un efecto de tijera entre las lonas adyacentes que provocaba un aumento de la temperatura. Había que eliminar este efecto, y la solución ya existía: la carcasa radial. Michelin la había inventado en 1948 para los automóviles, pero había que adaptarla para que funcionase en las motos, algo que se hizo en 1984 y mejoró rápidamente el funcionamiento de las motos.

En una moto hace falta que se transmita toda la potencia del motor en una única rueda motriz, y además, en realidad solo un tercio de la anchura de la banda de rodadura está en contacto con el asfalto en un momento dado.

LOS NEUMÁTICOS VUELVEN A ESTAR EN APUROS, HACE FALTA UNA NUEVA REVOLUCIÓN

Durante décadas, los compuestos de los neumáticos se reforzaban gracias a la adición de negro de carbono, cuya superficie activa atrae las moléculas de las cadenas de moléculas que forman el caucho. Antes de eso, los neumáticos eran de color blanco, porque el caucho se reforzaba con óxido de zinc. El sílice también se había utilizado como refuerzo porque la arena es barata, pero la uniones que formaba era más débiles. Los químicos especializados en el caucho de los neumáticos se pasan la vida realizando miles de ensayos de análisis combinatorios. Llegan a casa a tiempo para cenar, y al día siguiente más de lo mismo después de desayunar y volver al trabajo.

Una nueva familia de agentes de acoplamiento de silanol, que es una variedad de compuestos basados en el silicio, logró buenos resultados creando enlaces químicos que aumentaban el rendimiento de las gomas de la banda de rodadura. Una parte importante de la resistencia a la rodadura es la fricción interna del caucho, denominada histéresis y resultaba que la del caucho reforzado con sílice dependía de la frecuencia con que se deformaba. Al rodar sobre asfalto, la frecuencia de flexión del caucho es muy alta, y con esos compuestos, su histéresis también, lo que era bueno para el agarre. Sin embargo, a frecuencias entre 14 y 20 Hz era más baja, con lo que la resistencia a la rodadura disminuía y el consumo de combustible también. Michelin produjo su primer "neumático verde" alrededor de 1992 y su departamento de relaciones públicas publicitó que sus neumáticos ahorraban miles de millones de barriles de petróleo. Y además, también resultó útil para las carreras.

Sobre el año 2000, la construcción automatizada de neumáticos pudo extenderse a los neumáticos radiales. Hasta ese momento era necesario que un operario estuviese de pie junto al tambor de ensamblaje durante todo su turno de trabajo, recogiendo los distintos componentes del neumático y posicionándolos con precisión en el tambor de montaje, usando rodillos para eliminar el aire atrapado entre las capas. Aún así, los operarios más precisos siguieron con su trabajo realizando neumáticos de carreras, trabajando toda la noche para fabricar prototipos o terminar lotes antes de que fuesen enviados a los circuitos. Sin embargo, también eso terminó cuando el montaje automatizado proporcionó una precisión que no tenía precedentes. Las motos de MotoGP comenzaron con unos 240 CV en 2002, y la potencia no ha dejado de crecer desde entonces. Y tiene que transmitirse al suelo por medio de neumáticos cuyas dimensiones están acotadas por el reglamento FIM.

A los neumáticos les gusta mantener una presión constante contra el asfalto. Es hora de tomar ideas de la electrónica de control aeroespacial. Pongamos a trabajar a los estudiantes de posgrado habituales, escribiendo un software que pueda suavizar la entrega de potencia del motor a algo más cercano a lo que los neumáticos pueden tolerar. Otras personas pueden aplicar el análisis de elementos finitos para mantener el área de la huella del neumático más constante mientras se inclina en las curvas. Es la forma de intentar entender lo que realmente está pasando. A pesar de la ciencia, se le pide al piloto y no al ingeniero de neumáticos, que mantenga durante la carrera las propiedades de agarre de los neumáticos. Es cierto que actualmente los neumáticos son maravillosos, no tienes más que ver a Jorge Martin, arrastrando su hombro en las curvas. Sin embargo de nuevo las gomas están en apuros, las delanteras se sobrecalientan en el rebufo, las traseras necesitan ayuda para permanecer en la banda de temperatura en que ofrecen un agarre útil. ¿Quién asume la revolución? **M**

CARRERA DE LA MUJER

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

ÚNETE A LA MAREA ROSA

OYSHO

20 ANIVERSARIO CARRERA DE LA MUJER

Santander

VEHÍCULO OFICIAL VOLVO

Marlene

TotalEnergies

Fitness

Daiichi-Sankyo | AstraZeneca

DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 17 de noviembre

www.carreradelamujer.com

CAPÍTULO 103

VÍA PROPIA

DUCATI NO PARTICIPABA EN EL MUNDIAL DE VELOCIDAD DESDE LAS TÍMIDAS APARICIONES DE SU 500 V2 EN 1972, NO LE INTERESABA UN CAMPEONATO DE MOTORES DE DOS TIEMPOS, PERO TODO CAMBIÓ CUANDO LLEGÓ MOTOGP Y LOS ITALIANOS QUISIERON DEMOSTRAR QUE AHÍ TAMBIÉN SE PODÍA GANAR CON UNA TECNOLOGÍA PROPIA.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **MPIB, G&G, DUCATI.**

La historia de Ducati ha sido muy intensa en todos los sentidos desde su nacimiento en la posguerra. Primero como un nuevo negocio de la empresa matriz dedicada a la electrónica y en manos de la familia Ducati hasta 1950, más tarde en un largo periodo bajo la administración estatal que duró hasta 1978. Tras pasar por el grupo VM, se puede decir que inició su historia moderna al entrar en el Grupo Cagiva de la familia Castiglioni, que la covirtieron en una referencia mundial en el terreno deportivo y la unieron al motor V2 de distribución desmodrómica de altas prestaciones. Las penurias del grupo acabaron por ponerla en las manos de grupos inversores: Texas Pacific, Investindustrial, Performace Motorcycles. Y desde 2012 en otra época de estabilidad controlada por la subsidiaria de Audio AG Lamborghini.

En todo este tiempo, Ducati siempre supo mantener su propia filosofía, quizás gracias a la personalidad de su cuerpo técnico, liderado en sus primeros años por Fabio Taglioni, que puso una impronta que nunca ha desaparecido: Ducati nunca fue una marca muy involucrada en los Grandes Premios. Aunque sus motos con motor de cuatro tiempos y distribución desmodrómica cosecharon éxitos en los años 50, sus principales hazañas se consiguieron en carreras con motos derivadas de serie. La llegada del Mundial de Superbike a finales de los '80, coincidió con una nueva generación de motores de altas prestaciones que la convirtió en la reina de esta especialidad y la proporcionó una fama inigualable en el mundo de las motos deportivas. Y todo esto diferenciándose perfectamente de sus rivales gracias al empleo constante de motores V2 a 90º, distribución desmodrómica y chasis multitubulares de acero, sus tres axiomas en el diseño.

LLEGA MOTOGP

Con una situación financiera más saludable que en la gran mayoría de su historia, Ducati vio en MotoGP la vía de expandirse de su terreno habitual, las superbike, al fin y al cabo, las motos de carreras de cuatro tiempos eran su especialidad. Sin embargo, quería hacerlo siguiendo la misma política anterior, con una clara diferenciación de sus motos frente a la oferta japonesa. El reglamento original dejaba abiertas muchas posibilidades mecánicas, sin más que limitar la cilindrada de los motores a 990 cc, e inicialmente en Ducati se plantearon diseñar un V2, que les ofrecía una ventaja de 10 kg respecto a los motores de más cilindros. Sin embargo, mecánicamente era muy complicado, no sólo por el régimen que debería alcanzar el motor, y que exigía una carrera ultracorta, sino por el consumo. Se barajó la posibilidad de emboscar un V4 bajo la apariencia de un V2, como había hecho Honda con su NR500, en aquella ocasión haciendo pasar un V8 por un V4, empleando pistones ovales y ocho válvulas, pero todo era muy complicado, caro y arriesgado. La opción final fue hacer un V4 a 90º, pero un tanto especial. Ducati quería mantener el pulso de sus motos de carreras, que estaban seguros qué era una de las fuentes de su éxito, y decidieron que su V4 sería en realidad un gran V2 a 90º, haciendo que las combustiones de los cilindros de cada bancada fueran simultáneas, lo que denominaban "Twin Pulse". Por si acaso, manteniendo el calado a 360º del cigüeñal, se desarrollaba un motor de encendido convencional con combustiones armónicas cada 360º en cada bancada.

El resto de las características diferenciales de la marca se iban a mantener. La distribución desmodrómica sin muelles, que permitía alcanzar un régimen de

Alice
Marlboro
DUCATI
DESMOSEDICI
DUCATI
Marlboro
DUCATI
Marlboro
Alice
ADVANCE
FILA
MICHELIN
AMD

Las motos

2003 DUCATI D16-03

Ducati llega a MotoGP con una moto que cumple con las particularidades a las que se asocia la marca, un motor en V de 90º con distribución desmodrómica y un chasis multitubular de acero que únicamente sujetaba la pipa de dirección a la parte superior del motor, dejando basculante y silleta, ancladas en el propio motor en su parte trasera. Inmediatamente se conformó como la moto más rápida, pero con un diseño en el que el motor funcionaba a más temperatura de lo habitual, inicialmente sus pilotos tuvieron problemas que hubo que solucionar cambiando los flujos internos de aire.

2004 DUCATI D16-04

La evolución del V4 que todavía tenía un orden de encendido a 360º entre los cilindros de cada bancada aumentó la potencia a costa de una mayor brusquedad en la respuesta. Se cambia la aerodinámica para refrigerar más el interior y se trabaja sobre la distribución de los pesos. A mitad de año aparece el nuevo motor "Twin Pulse" con orden de encendido cerrado debido a un giro de las muñequillas del cigüeñal, pero con menos de 90º. Ya dispone de un sistema de control de tracción de Marelli, además de acelerador electrónico.

Troy Bayliss estuvo en las dos primeras temporadas de la Desmosedici, pero sólo ganó en 2006, cuando ya estaba en SBK y corrió en Cheste como sustituto del lesionado Sete Gibernau.

2006 DUCATI D16-06

La última versión de la Desmosedici de 990 cc alcanza los 260 CV y su motor de orden de encendido cerrado ha sido modificado para reducir al máximo las fricciones internas con el fin de poder explotar toda la potencia hasta el final de las carreras manteniendo el régimen máximo por encima de las 16.000 rpm con un consumo de 22 litros. El chasis es ahora más rígido en la parte delantera y en el basculante, la electrónica se ha ampliado y el paso a equipar neumáticos Bridgestone ha dado sus frutos, convirtiéndola en una de las motos más competitivas de la categoría.

16.000 rpm, aunque ahora accionada por una cascada de engranajes y un chasis formado por un entramado multitubular de acero. Como el V4 a 90º era muy grande, los ejes de la caja de cambios se colocaron uno encima del otro para reducir la longitud del cárter. Además, como ya ocurría en otras de sus motos, el largo basculante estaba anclado directamente al cárter del motor en su parte trasera, con el chasis sujetando la pipa sólo a la parte superior del motor. La silleta de carbono se anclaba también al motor. Además del cuerpo técnico habitual, que en ese momento tenía a Filippo Preziosi como Director Técnico, y que después de la convalecencia de su accidente en moto en África que le dejó parapléjico, fue nombrado en 2003 Manager General de Ducati Corse, se contaba con el apoyo de la empresa especializada en F1 HPE de Piero Ferrari y se fichó a Alan Jenkins, con larga experiencia en la F1 que se encargó del concepto general y de la carrocería.

UN HORNO VELOZ

La MotoGP de Ducati fue bautizada como "Desmosedici" y se presentó en la carrera de Mugello de 2002 después de más de un año de desarrollo. La moto era muy compacta, equipada con un motor de orden convencional, porque el Twin Pulse se había mostrado hasta ese momento demasiado agresivo, y con una carrocería muy compacta. Uno de los aspectos que Jenkins había traído de la F1 era la aerodinámica, y quería reducir al máximo las pérdidas. Para ello redujo la anchura frontal con un radiador muy pequeño y con pocas salidas de aire laterales. Esto obligaba a aumentar la temperatura del refrigerante, que iba a alta presión para evitar su ebullición. Y efectivamente, la Ducati desde un primer momento se convirtió en la moto más rápida de la parrilla, alcanzando los 325 km/h. El motor de alto régimen ya tenía más de 220 CV en su primera versión. El problema era que ese funcionamiento a alta temperatura asaba a sus pilotos porque la moto se calentaba mucho. Hubo que empezar a cambiar la situación abriendo huecos en los laterales del carenado, incluso en carreras con altas temperaturas se llegaron a realizar orificios en el frontal del carenado para que llegase aire al piloto, lo que a la postre redujo la velocidad máxima.

Con Capirossi y Bayliss como pilotos, la Ducati en 2003 tuvo que empezar a solucionar sus problemas de brusquedad de la respuesta y manejabilidad por el tamaño del motor. El gran ángulo de la V permitía mucho espacio para la admisión y una gran caja de aire, pero también obligaba a un moto alta y larga. Con la caja de cambios vertical, la bancada trasera estaba orientada bastante vertical y la delantera muy angulada, al estilo de sus motores V2. En cualquier caso, ese primer año Capirossi acabó 3º en la carrera inaugural de Japón tras las Honda de Rossi y Biaggi, ganó en Montmeló y logró otros cuatro podios para acabar cuarto en el Campeonato. Bayliss logró tres podios y fue 6º en la clasificación, con Ducati 2ª en el Mundial de marcas. No había empezado mal la andadura de Ducati en MotoGP.

La siguiente temporada las cosas fueron peor, se rediseñaron los flujos internos de la moto para permitir a los pilotos trabajar a menor temperatura y se realizaron cambios en la distribución de los pesos buscando ganar tracción. Un cambio que no le sentó nada bien a la Ducati fue el cambio de la medida de la llanta delantera de 17" a 16.5" que realizó Michelin. El motor sufrió cambios para aumentar su potencia, pero también lo hizo su brusquedad, lo que obligó a los técnicos a buscar una solución, que llegó de la mano de trabajar sobre la opción inicial del Twin Pulse. Después de experimentar con diferentes soluciones, se encontró un punto medio empleando muñequillas caladas en ángulo cerrado, por debajo de los 90º. Una solución parecida a los motores "Big Bang" de las 500 cc de dos tiempos, con dos combustiones muy cercanas de los cilindros de cada bancada, más próxima al Twin Pulse original que a los 360º empleados hasta ese momento. En el chasis, además de la evolución de los basculantes, que constantemente fueron adquiriendo más solidez, se trabajaba sobre la rigidez de la parte posterior, incluso de la silleta y los soportes de los estribos para que el piloto no notase flexiones, con soportes ocasionales. Hasta final de año Capirossi no logró un podio, en Australia, mientras Bayliss lo logró en la última carrera en Valencia. Ese año se comenzó a

El desmo de Bordi

La historia de Ducati no habría sido la misma sin la participación de Massimo Bordi, el ingeniero responsable del aumento de las prestaciones de los motores V2 de la marca desde finales de los años 80. Bordi había realizado su tesis diseñando una culata de arquitectura Cosworth de cuatro válvulas de accionamiento desmodrómico en 1973 para usarse en los motores Ford de F1. Tras trabajar en una empresa metalúrgica fue contratado por Ducati en 1978 para hacerse cargo del desarrollo de motores diésel industriales, y dos años más tarde también se le encargó la dirección técnica de las motos. La llegada de los Castiglioni en 1985 le dio un nuevo impulso y le permitió desarrollar su culata sobre la base de los motores de dos válvulas accionados por correa de ese momento. Se diseñó el motor refrigerado por agua con inyección y distribución desmodrómica que se hizo famoso en la 851 y en toda su saga posterior, llegando hasta nuestros días en las V2 de la marca. Se convirtió en Director General de las marcas Ducati y Cagiva, pero dejó la empresa en 2000 bajo el control de Texas Pacific, con el motor Testastretta como último de su etapa. Posteriormente fue Director General de SAME Deutz-Fahr, un enorme fabricante de tractores. En 2010 fue el encargado de MV Agusta tras su recompra a Harley-Davidson por parte de los Castiglioni, y a la muerte de Claudio dejó al compañía, pasa pasar en 2015 a una empresa de equipos agrícolas.

El motor Desmosedici, un V4 a 90°, compacto pero bastante grande, y que servía como elemento estructural del bastidor.

trabajar con un equipo satélite con motos de la temporada anterior, el equipo d'Antín.

En 2005 se produjo un cambio que resultaría definitivo para la evolución de la moto, Ducati decidió dejar Michelin e irse a Bridgestone. Hasta entonces ninguna marca había abandonado a los franceses para irse con un rival en principio más débil. En esos momentos Michelin fabricaba neumáticos especiales para cada carrera durante el fin de semana de acuerdo a las condiciones climatológicas de la carrera, algo que no estaba al alcance de Bridgestone, que fabricaba en Japón. Era otra forma de diferenciarse y abría la posibilidad de crear neumáticos específicos para su moto con la política de carcasas duras del fabricante nipón.

Ese año Ducati se encontró con un problema añadido, la reducción del consumo permitido, que bajó la capacidad de los depósitos de gasolina de 24 l a 22 l. La Ducati era la moto más potente, en aquellos momentos por encima d ellos 240 CV, pero con tanto régimen, también tenía un consumo más alto. La gestión electrónica de Marelli con un acelerador completamente electrónico lograba hacer que las motos acabaran la carrera, pero a costa de reducir las prestaciones según avanzaba, de manera que Ducati tuvo que trabajar para reducir el consumo. Uno de los sistemas que ideó fue cambiar el embrague de rampas empleado hasta ese momento por uno de accionamiento electrónico, que dejaba la moto completamente desembragada en las frenadas. Automáticamente, al soltar el freno, volvía a embragarse, pero no se logró la transición adecuada, y después de algunas pruebas que acabaron a veces en caídas, el sistema volvió al cajón. Ese año Bayliss fue sustituido por Carlos Checa. Los cambios y la evolución se hicieron patentes a final de temporada en las carreras asiáticas, en las que Bridgestone no tenía la desventaja de los neumáticos de última hora, y Capirossi ganó en Japón y Malasia, con Checa acabando tercero en Malasia y Australia. La Ducati parecía bien encarrillada para la siguiente temporada.

En 2007 se había decidido que la cilindrada de los motores se redujera, Las prestaciones de las MotoGP habían superado las expectativas y ya se habían superado los 345 km/h, pero Ducati trabajó intensamente en su última versión de la 990 cc. En el motor la reducción del consumo era importante, por lo que se trabajó intensamente en bajar la fricción interna tanto mecánica como junto con Shell en los lubricantes. De esta manera se podría emplear toda la potencia, unos 260 CV, hasta el final de las carreras. La moto tenía bastantes cambios, no sólo era más ligera y potente, sino con cambios aerodinámicos, de posición de la electrónica en el chasis, sino también más rígida. La Desmosedici había tenido problemas hasta entonces de mucha flexión en la parte delantera y a veces en las frenadas la deformación de la pipa acababa permitiendo que el neumático tocase el radiador y las culatas delanteras. Se cambió la estructura con tubos suplementarios y se instaló una horquilla Öhlins con las botellas de fibra de carbono en vez de aluminio.

Capirossi comenzó muy bien, ganando en Jerez y logrando otros tres podios en las seis primeras carreras, llegando líder del Mundial a Cataluña. Sin embargo, en la salida de la carrera, su compañero de equipo ese año, Sete Gibernau, chocó con el con tan mala fortuna que la maneta de freno toco el colín de Capirossi, la moto volcó y ambos se lesionaron. Capirossi pudo volver en Assen, pero Gibernau tuvo que ser sustituido las dos siguientes por Alex Hoffman. Bayliss corrió la última carrera en Valencia, y logró una histórica victoria con Capirossi tras él. Al final Capirossi acabó tercero, con tres victorias y cinco podios más. **M**

El accidente múltiple en Montmeló en 2006 dejó fuera de combate a Loris Capirossi cuando era líder del Mundial de MotoGP.

Alan Jenkins

Los inicios de MotoGP vieron como la mayoría de los fabricantes echaban mano a la tecnología proveniente de la F1. Tanto Yamaha, Suzuki, KR como Aprilia lo hicieron, y Ducati también trabajó con la empresa HPE especializada en motores para monoplazas, y fichó a un reputado técnico de la F1, Alan Jenkins, un licenciado en Diseño Industrial, que comenzó a trabajar en 1987 en F1 en un pequeño equipo que preparaba Lotus, y tras ser contrato por Ron Dennis y que su empresa se hiciese cargo de McLaren, acabó por convertirse en mano derecha del jefe de diseño del equipo, el famoso John Barnard. Trabajó con pilotos de la talla de John Watson o Alain Prost, y en empresas como McLaren, Penske, Stewart o Prost, En 2000, tras dejar esta última firma desapareció de la F1, y con la entrada de Ducati en MotoGP, se convirtió en su ingeniero jefe, dirigiendo el desarrollo de la Desmosedici y creando a la postre el primer chasis de fibra de carbono de la marca.

ESCANDINAVIA EN ABRIL

CABO NORTE, AL FIN

HABÍA INTENTADO LLEGAR EN TRES OCASIONES A CABO NORTE PERO, POR UNAS COSAS U OTRAS, NUNCA LO HABÍA CONSEGUIDO. ASÍ QUE ME PARECIÓ BUENA IDEA VOLVER A INTENTARLO EN ABRIL, EN ESE MOMENTO EN EL QUE HAY BASTANTE NIEVE EN ESCANDINAVIA PERO LAS CARRETERAS EMPIEZAN A ESTAR SUFICIENTEMENTE LIMPIAS.

TEXTO Y FOTO: **FERNANDO BAUTISTA.**

El equipo de moto y motero tenía que ser el mismo que utilizo en los inviernos españoles, sin accesorios especiales. La incertidumbre de que una buena nevada me mandara para casa sin llegar al objetivo, una vez más, me parecía de lo más interesante. Así las cosas, puse mi BMW (con más de 427.000 kilómetros) a punto en Dasmoto Bizkaia, calcé unos Metzeler Karoo Street (M+S) y el 15 de abril arranqué hacia el norte.

No quise que cruzar Europa fuera un mero trámite así que, aunque avanzaba rápidamente por la autopista, iba parando en Roubaix, en el Kapelmuur de Flandes (lugares míticos para los ciclistas) e iba "cazando" faros, una de mis aficiones (o excusas para arrancar la moto). Que si el de Bremerhaven, el de Kiel o el de Hanstholm.

Y así llega uno al norte de Dinamarca, al faro Rubjerg Knude. Cuando pasé hace años por aquí era famoso porque las dunas lo estaban cubriendo por completo. Ahora lo es porque, para evitar que desapareciera, en 2019 se trasladó el faro (de 60 metros de altura y 650 toneladas de peso), 70 metros tierra adentro sobre unos raíles, a 12 metros por hora.

Con la emoción de subir al faro se me hizo tarde y llegué a Hirtshals para coger el ferry que me llevara a Noruega por los pelos que no tengo. Tuvieron que pedir permiso para dejarme embarcar, pero embarqué. Única moto a bordo.

En poco más de dos horas desembarco en Kristiansand. Empieza la vida a 80 km/h, empiezo a ver nieve, señales de tráfico con alces, lagos helados y hoteles con sauna. Mientras tanto, 2.500 kilómetros al norte, en Nordkapp, la temperatura no subía de -1 ºC y las carreteras permanecían blancas. Bueno, todavía faltaba mucho para llegar hasta allí y el tiempo podía mejorar.

Mi segundo día en Noruega empezó con una buena nevada que cesó cuando arranqué la moto. Apenas había tráfico pero la carretera se mantenía bastante limpia. Hay muchos coches eléctricos por aquí y también muchos que aún llevan ruedas de clavos. Pero motos... motos no hay.

Llego a la iglesia de madera de Borgund, construida en la era vikinga sin utilizar un solo clavo y con figuras de dragones como guardianes. Oscura. Espectacular.

Por la tarde el GPS me indica que gire por una carretera muy secundaria, limpia, pero que transcurría entre taludes de nieve de más de un metro de altura. Durante muchos kilómetros apenas me crucé con ningún vehículo y no había

MEYZELER
GB

pueblos, ni grandes ni pequeños. Así las cosas empezó a nevar fuerte. Me quedaban 120 kms hasta destino, unas dos horas. De vez en cuando había alguna placa de hielo que cubría todo el asfalto durante unos metros y la salvaba porque iba a muy baja velocidad. Llegué a una gasolinera sin gasolina (ella, yo tenía algo aún) y la reserva aguantó justo hasta la estación de servicio que había frente a mi hotel, al que llegué sudando a pesar de la nieve y el frío. Fueron dos horas de mucho estrés.

Cené a base cordero duro y caro con zanahoria, dura también, y me quedé sin ver auroras boreales a pesar de que había un 35 % de posibilidades de verlas. A pesar de todo, estaba muy contento de estar allí en aquel momento. Ya lo creo.

Al día siguiente me dirigí hacia la famosa carretera de los Trolls aunque ya sabía que estaba cerrada. La había recorrido hace 12 años cuando vine después de un viaje por Islandia. Aquella vez no vi la célebre señal de "precaución trolls" y en esta ocasión, la carretera estaba cerrada justo en ese punto, en la famosa señal. Por supuesto, no me crucé con ningún vehículo, el paisaje era espectacular, el momento, para grabarlo bien en la memoria. Pero como empezó a nevar decidí ser práctico, hacer la foto que me faltaba y volver por donde había ido. Frío, pero contento.

Algunos kilómetros más tarde, después de pasar por una rotonda en medio de un túnel de 25 kms, llegué hasta la "carretera del Atlántico" que también conocía pero que siempre merece la pena, a pesar de que cuando no llovía, nevaba. Qué maravillosa obra de ingeniería, cuánto talento, cuánta imaginación, cuánto arte.

Después de recorrerla dos o tres veces llegué a Kristiansund, pequeño pueblo pesquero. Paré en el puerto junto a la estatua de Klippfiskkjerringa que homenajea a las mujeres que trabajaron en los acantilados de la ciudad. Sin duda un lugar mágico.

Se acercan dos señores que se interesan por mi viaje. Uno de ellos me pregunta si noto que el aire es muy puro allí. Inspiré hondo... Y realmente lo notaba. Me hizo sentir tan bien que aunque tenía previsto continuar bastantes horas más, aquel día decidí parar la moto, quedarme allí a respirar aire puro, descansar y disfrutar del lugar.

En esta época del año en estas latitudes el sol se pone a las 21 y amanece a las 5 pero las noches no son oscuras, sino crepusculares.

Ya de día visito el interesante fuerte de Kvakvik, de la II Guerra Mundial, el mejor conservado de los fuertes costeros, con sus minas, torpedos y demás accesorios bélicos. Aunque hace mucho frío, hoy es domingo y se nota porque me encuentro con muchos moteros, que deben ser lugareños puesto que no llevan maletas.

Cuando llego a Trondheim luce un día soleado y 8ª Primavera noruega. Visito la catedral de Nidaros, una de las más interesantes de todo el país, cuya fachada principal, rica en ornamentos, es sencillamente espectacular.

Muy cerca se encuentra Gamle Bybro, el puente más famoso de la ciudad que tiene unas vistas impresionantes puesto que las viviendas de ambas orillas presentan un colorido muy llamativo.

Después de callejear un rato más por Trondheim y empaparme de su agradable ambiente, sigo hacia el nor-

ERA ARRIESGADO VIAJAR EN ESTA ÉPOCA, PERO RESULTABA ESTIMULANTE

El faro de Rubjerg Knude, las cascadas de Laksforsen, Helsinki y su calor, o los trolls. Este viaje ha sido de lo más variado y enriquecedor.

te y llego a la región de Nord-Norgue. Esto ya va sonando serio. Veo un coche de policía con radar por primera vez en los casi 2.000 kilómetros que llevo en el país. Por desgracia, no sería el último.

Tras visitar las cascadas de Laksforsen (un poco decepcionantes pero sirven para romper la monotonía de la tarde) llego a Mo i Rana donde tocaba la pernocta. Justo al sur del Ártico.

A pocos kilómetros de levantarme me adentré en las tierras en las que al menos una vez al año el día dura 24 horas y otras tantas la noche, medio año después. Crucé el paralelo septentrional de la tierra, crucé el Círculo Polar Ártico. Para celebrarlo el termómetro marcaba -7,5 ºC. Había muy, muy poco tráfico y algunos renos cruzaban por la carretera. Me gustan mucho estos hitos geográficos. Era emocionante estar allí.

Seguí mi ruta hacia el frío norte y como las tablas de mareas me eran benévolas decidí desviarme para visitar Saltstraumen donde se encuentra el Maelstrom más grande del mundo, el remolino marino más intenso del planeta, corrientes inmensas que chocan entre sí. El Nautilus de Julio Verne se las tuvo con ellas, pero prefiero no hacer spoiler. Me acerco a Tranoy para visitar su imponente faro rodeado de melancolía, con las hermosas islas Lofoten al fondo, en las que pasaría ya, la noche.

El siguiente par de días transcurrieron entre las Lofoten y las vecinas Vesteralen. Aquí la temperatura es un poco más templada y el termómetro se para entre 4 y 6 ºC y durante mi visita no dejó de lucir el sol. Todo un regalo de la naturaleza. Las Lofoten son misteriosas desde el primer kilómetro. Montañas nevadas que surgen desde el mar de manera abrupta, lagos helados, renos, de vez en cuando algún alce resguardado en los bosques boreales y muy poco tráfico. Un sueño.

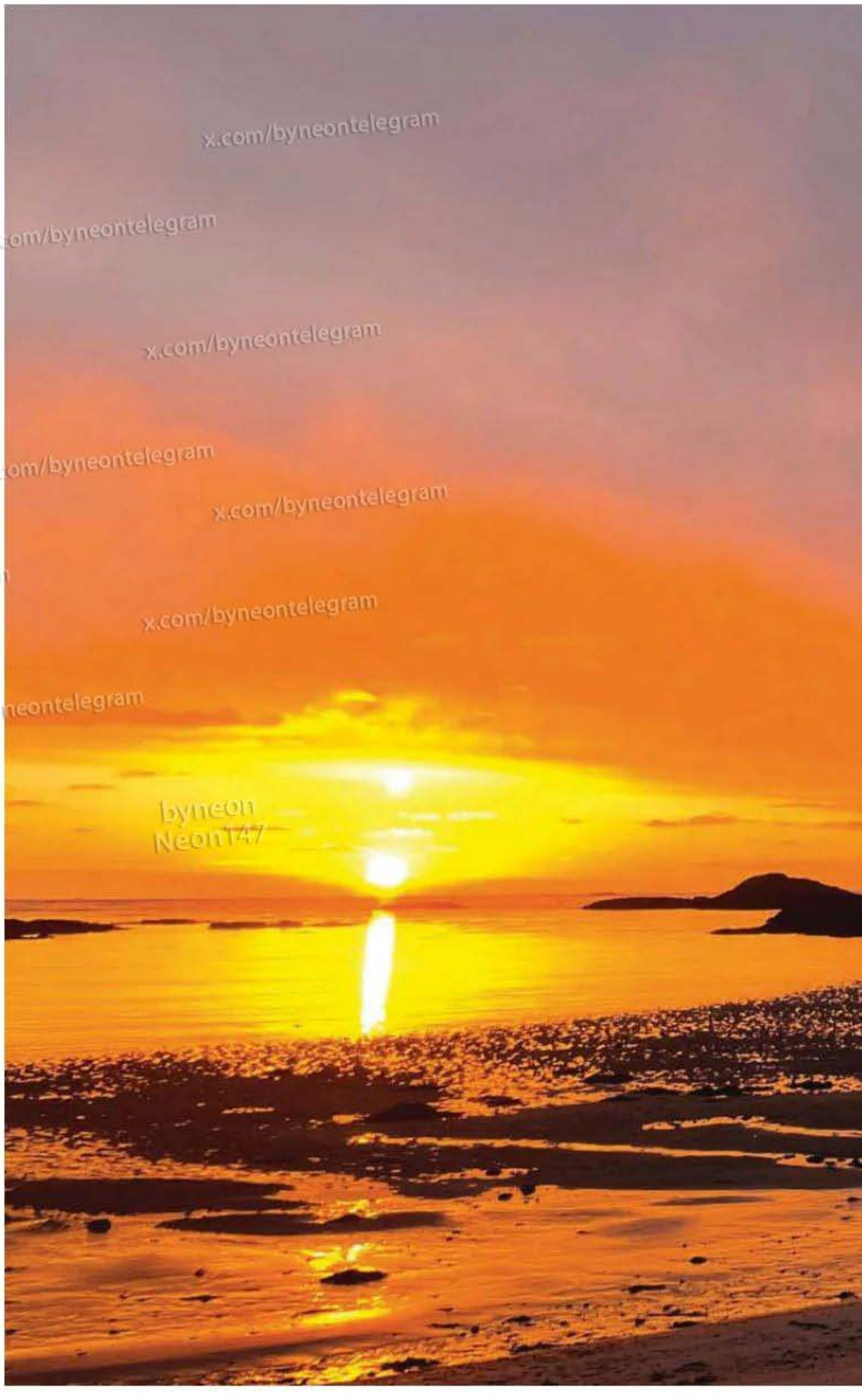
Las recorro desde Lodingen hasta Ä y vuelvo repitiendo gran parte del trayecto. No importa.

Las poblaciones son pocas y pequeñas, hay secaderos de bacalao por cualquier parte, visito un museo vikingo bastante prescindible, el campo de fútbol de Henningsvaer (uno de los más bellos del mundo por su ubicación) y llego hasta el faro de Andenes con una sonrisa que no me cabe en el casco. Allí me encuentro con una pareja de españoles que está haciendo el mismo recorrido que yo, en autocaravana, pero en orden inverso, así que acaban de estar en Cabo Norte. Desde Honninsvag han tenido que ir en un autobús por el hielo...

Más tarde me para la policía por exceso de velocidad. Iba a 88 km/h cuando el límite estaba en 60. Me explica que pasar de 86 implica retirada del carnet en el acto. Le cuento que he visitado más de 60 países y que siempre he sido muy respetuoso con la cultura y las normas de cada lugar y le debí caer bien porque consultó por teléfono con su jefe y rebajó mi velocidad a 85. Podía seguir mi viaje que la multa (de casi 1.100 €) me llegaría a casa.

A ritmos más prudentes voy abandonando la taiga boscosa para acceder a la tundra polar, en la que no crece árbol alguno. El azul del cielo es diferente en estas latitudes. Más claro e intenso.

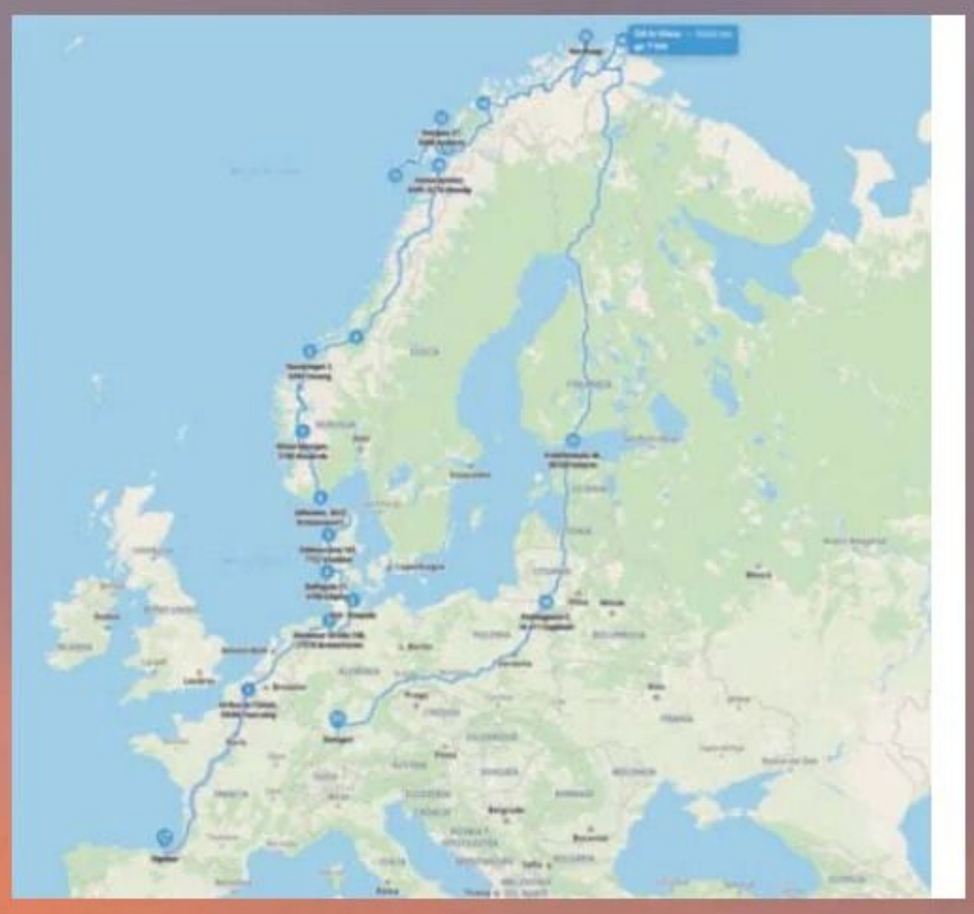
Llego a Tromso, capital del Ártico y rápidamente quedo impregnado por el ambiente de tan singular lugar. Me encantó pasear por sus calles, frías para mí,



EN ESTA ÉPOCA DEL AÑO LAS NOCHES NO SON OSCURAS, SINO CREPUSCULARES

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Una rotonda ¡en un túnel! La iglesia de Borgund, majestuosa. Trollstigen, o el faro de Slettnes, una de mis debilidades. La biblioteca de Wibligen te deja sin palabras.



Datos de interés

Viajar a Cabo Norte con buen tiempo ya no tiene mucho misterio. En la práctica no hay fronteras, no hace falta cambiar moneda y el móvil funciona como si estuvieras en casa, al mismo precio, por lo que no requiere demasiada preparación. Basta con llevar el DNI, el carnet de conducir y el certificado internacional de seguro (antigua carta verde).

Aunque Dinamarca, Noruega y Polonia tienen su propia moneda se puede pagar cualquier cantidad en prácticamente cualquier lugar con tarjeta bancaria. No vi moneda local en todo el viaje.

Gestioné todos los alojamientos a través de Booking, a veces hoteles, en ocasiones los cada vez más habituales apartamentos privados. Es frecuente que se permita la llegada hasta las 12 de la noche. Muy interesante.

No reservé con antelación ningún ferry, me bastó con presentarme en el puerto. A mí me quita mucho estrés no tener una hora fija de llegada a ningún lugar. Es recomendable viajar en los meses más cálidos. Muchos menos problemas, mucha menos magia. Pero yo volvería en abril.

primaverales para ellos. Fantástica la biblioteca, el bar de hielo, la catedral... Inaudito Tromso.

El día siguiente, 25 de abril, avanzo con decisión. El paisaje está totalmente nevado pero la carretera está limpia. Bien entrada la tarde llego al fiordo de Porsangen, el mar se coloca a mi derecha por primera vez en el viaje y llego a Honninsvag. Son más de las 8 de la tarde y me decido a intentar llegar a Nordkapp sin esperar un día más. Voy encontrando barreras abiertas, algún quitanieves y algún tramo helado que paso con tiento.

Y al final llego al ansiado final: a Cabo Norte.

Disfruto de la puesta de sol en total soledad. Todo un privilegio. Sobredosis de aire puro.

La moto se queda atascada con el hielo junto al monumento. Aparece un coche que me ofrece su ayuda en forma de pala. Menos mal. Duermo en Honninsvag, me baño en un jacuzzi entre la nieve y por la mañana vuelvo a Nordkapp. Hay más gente. El ambiente es distinto pero lo disfruté.

Ya de vuelta visito el antiguo Ice Bar que ahora es Christmas House, una tienda de preciosos regalos. La regenta una pareja de españoles que me ayudó mucho hace 14 años, cuando no había tanta información en el bolsillo. Más de 3 horas de agradable conversación y emprendo la marcha hacia Gamvik, un par de fiordos al este, 404 kms.

Nordkapp es el punto septentrional de Europa al que se puede llegar por carretera, pero es una isla (se accede por un túnel). Gamvik es el punto más al norte de la Europa continental, mucho menos conocido, mucho más estimulante. Llego al final del día, después de una nevada de más de 2 horas que me ha tenido muy preocupado. Pero llego.

Por la mañana visito el cercano faro de Slettnes, todo un símbolo. Y ahora, ya sí, avanzo irremediablemente hacia el sur. La vuelta a casa la hago por Finlandia. Hace más frío, dado que el viento que proviene del océano templa un poco la temperatura en Noruega. Pero no en Finlandia.

Arrivo a Rovaniemi para volver a cruzar el círculo polar ártico, aunque ha desparecido casi toda señal que lo indique. Eso sí, ha crecido desmesuradamente todo lo relacionado con Santa Claus. Una decepción.

Y avanzando, avanzando, llego a Helsinki y empiezo a quitarme ropa de abrigo. Me encanta esta capital. Tanto que perdí el ferry que me llevaría hasta Tallín.

Desde Estonia, al igual que a la ida, se trataba de cruzar Europa con pocas distracciones, aunque sí algunas como Kaunas, Breslavia (y sus simpáticos enanitos), la iglesia de madera de Vang, (en Polonia, trasladada desde Noruega en el siglo XIX) o como la impresionante biblioteca de la abadía de Wibligen, en Alemania.

Y a partir de ahí, cuando solamente quedaba autopista, falló el alternador de mi querida BMW con sus 438.000 kilómetros. Tocó acercarse a un concesionario y como la avería requería mucho tiempo, volé desde Stuttgart a casa y, mientras escribo esta crónica, sigo esperando a que el seguro repatríe la moto para repararla en mi taller de confianza.

Un final un tanto amargo que no consiguió enturbiar un viaje maravilloso que me llevó hasta el confín septentrional de Europa.

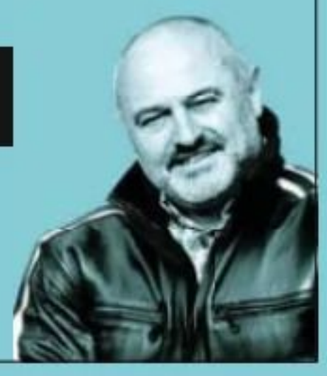
Con nieve y con sol. Como yo había soñado. **M**

REGRESO POR FINLANDIA, Y EN ROVANIEMI TODO HA SIDO TOMADO POR SANTA CLAUS

La puerta de entrada en Nord-Norgue, donde nos recibe un entorno gélifo, pero con algunos detalles impresionantes, como la catedral del Ártico. Los renos, a lo suyo, sin inmutarse.

MARIANO URDÍN

BODAS DE BRILLANTES



Me gustaría que hoy, esta humilde sección, sea un homenaje a una efeméride que cumple este año su 75 aniversario y marcó nuestro pequeño universo de las motos: la creación del Campeonato del Mundo de Velocidad. Todo un logro en la historia de nuestro deporte. En los difíciles años de la posguerra Mundial, la FICM (Federación Internacional de Clubes Motociclistas) en 1948 comenzaron a dar forma a un nuevo campeonato motociclista que otorgara el título de Campeón del Mundo al mejor piloto y al mejor fabricante. El 13 de junio de 1949 se dio el banderazo de salida a la primera carrera de este nuevo Mundial, en el trazado de la Isla de Man, comenzando una historia que no ha parado de evolucionar de una manera fascinante. Durante estos 75 años la tecnología y la ingeniería ha avanzado a pasos de gigante, ello ha obligado a adaptar los reglamentos y los circuitos, pero sin duda el gran éxito del motociclismo de competición es la importancia del factor humano, de los técnicos y por supuesto los pilotos. Hemos conocido y admirado hasta el infinito a estrellas legendarias que han dejado su huella en cada curva y cada recta de las pistas del "Continental Circus".

La primera edición contaba con cuatro categorías: 500 cc, 350 cc, 250 cc y 125 cc. Leslie Graham, un piloto honorable, hábil y valiente, fue el primer campeón de la categoría reina sobre su AJS, un campeón inglés con moto inglesa. En las otras categorías, Freddie Frith dominó los 350 cc con su Velocette, también ingleses, moto y piloto. En 250 y 125 el dominio fue para los italianos, Bruno Ruffo a bordo de su Moto Guzzi se impuso en la intermedia y Nello Pagani en 125 cc sobre una FB Mondial. Estos pioneros sentaron las bases de lo que ha llegado a ser un espectáculo universal de estructura y alcance inimaginable.

Geoff Duke fue la primera gran estrella en la década de los '50, una figura dominante en las categorías de 350 y 500 cc. Con su estilo elegante y su técnica depurada, Duke ganó seis campeonatos del mundo y se convirtió en un referente para las generaciones futuras. La transición hacia los años 60 trajo a John Surtees, otro gigante del deporte, quien no solo se destacó en motociclismo, ganando siete títulos mundiales, sino que también triunfó en Fórmula 1, donde consiguió ser campeón del mundo en 1964.

Mike Hailwood "The Bike" tomó el relevo de su compatriota, ganando nueve títulos mundiales y dejando una estela de admiración y respeto, por su talento ilimitado y su capacidad para domar cualquier motocicleta. Épicos fueron sus duelos con el campeón que tiene más títulos mundiales en su poder Giacomo Agostini, con 15 títulos, creo que este récord será eterno, nadie en el futuro será capaz de batir la marca de "Ago".

Es curioso que The Bike y Ago, sean personajes de vidas paralelas, se llevan dos años de edad (mayor Mike), ambos provienen de familias adineradas y el diabólico conde Agusta, consciente de la escasa competencia que en ese tiempo tenía el as británico, contrata al nuevo valor italiano hambriento de triunfos y deseoso de convertirse en el campeón que su país espera. La incorporación de Ago en el equipo fustiga a Mike y, con total libertad de actuación, ofrecen apasionantes duelos a lo largo del campeonato del '65, todos resueltos a favor del británico.

Al término de aquella temporada, Honda ofrece a Hailwood un contrato multimillonario para que se incorpore a su equipo y recupere el título de 250 que Phil Read y su Yamaha cuatro cilindros de dos tiempos les ha quitado en los dos últimos años. Para conseguirlo han construido una 250 de seis cilindros en línea asombrosamente estrecha. El sofisticado motor tiene cilindradas unitarias de 41,65 cc y centenares de diminutas piezas en su interior, gira a 14.000 rpm y emite el sonido más maravilloso que se haya podido escuchar. Quienes hemos tenido la suerte de oírlo no lo olvidaremos jamás; y si no lo has hecho, puedes encontrar en Internet grabaciones que han perpetuado aquella música- celestial a oídos de un motorista.

Por su parte, Ángel Nieto se consolida como una figura indiscutible. Con sus 12+1 títulos mundiales (una superstición que él mismo perpetuó), Nieto se convirtió en un icono del motociclismo en las categorías más pequeñas. Su talento, inteligencia y habilidad para ganar se unieron y sus logros y pasión por el motociclismo inspiraron a muchos pilotos españoles para seguir sus pasos.

La llegada de las motos de dos tiempos a la categoría reina en los años 70 trajo una revolución técnica y una nueva generación de pilotos. Barry Sheene, con su carisma y talento, se convirtió en una estrella mediática, mientras que Kenny Roberts, con su estilo agresivo y revolucionario aprendido en los óvalos de dirt track americano, trajo técnicas de pilotaje que supuso una revolución. A Kenny, en su propio país, le salió un hueso duro de roer y el jovencísimo sureño de Luisiana, Freddie Spencer, fue el que "le jubiló" y al mismo tiempo se convirtió en el campeón más joven de la categoría reina en 1983 (récord que se mantuvo hasta que Marc Márquez lo superó en 2013). La rivalidad entre ellos llenó muchas páginas de buen motociclismo. Luego los reinados de Lawson, Gardner, Rainey y Schwantz, para pasar a la "era Doohan" con cinco campeonatos seguidos. Su determinación y capacidad para superar adversidades lo convirtieron en un campeón ejemplar. Y por fin, en 1999, Álex Crivillé se convirtió en el primer español en ganar la categoría reina, un logro que nos marcó.

El siglo XXI trajo consigo la era de Valentino Rossi, un piloto que no sólo dominó la pista, sino que también se convirtió en una tremenda figura mediática. Con siete títulos mundiales en la categoría reina, "The Doctor" hizo del motociclismo un espectáculo global. Pero la vida nunca es fácil y pronto empezaron a aparecer jóvenes pilotos con mucho talento como Casey Stoner, Jorge Lorenzo y Dani Pedrosa que complicaron mucho la feliz vida del italiano y elevaron la emoción del campeonato.

Hasta la llegada de Marc Márquez, con su estilo audaz y su increíble habilidad, para este humilde servidor y salvando todas las distancias, es el mejor piloto que he visto en mi vida, ha redefinido el deporte del motociclismo en la última década. Con talento, inteligencia, voluntad y ambición sin límite. Desde su primer título en la categoría reina, conseguido en su primer intento, Márquez se ha consolidado como uno de los más grandes.

Hoy, todos los aficionados a este apasionante universo, debemos agradecer en este aniversario, no solo a los campeones, sino también a todos aquellos que han participado y no han podido ganar por infinidad de circunstancias y lo han dado todo, muchos de ellos incluso sus vidas y han hecho posible que el motociclismo sea uno de los deportes/espectáculo más emocionantes y seguidos del planeta. **M**

HAY QUE AGRADECER A TODOS LOS PILOTOS DEL MUNDIAL QUE LO DAN TODO, HASTA SU VIDA

Suscríbete a
MOTOCICLISMO

6 NÚMEROS DE **MOTOCICLISMO**

+

LIBRO DE REGALO
"50 AÑOS DE VICTORIAS. HISTORIA DE LOS TRIUNFOS ESPAÑOLES EN GGPP"

22 EUROS

¡PACK COMPLETO VALORADO EN ~~32,05€~~

¡AHORRARÁS MÁS DE 10 €!

BONO CULTURAL

SI CUMPLES 18 AÑOS, SUSCRÍBETE CON EL BONO CULTURAL JOVEN

91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada.
BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el App Store · DISPONIBLE EN Google play

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo. **The Power of Dreams.** *